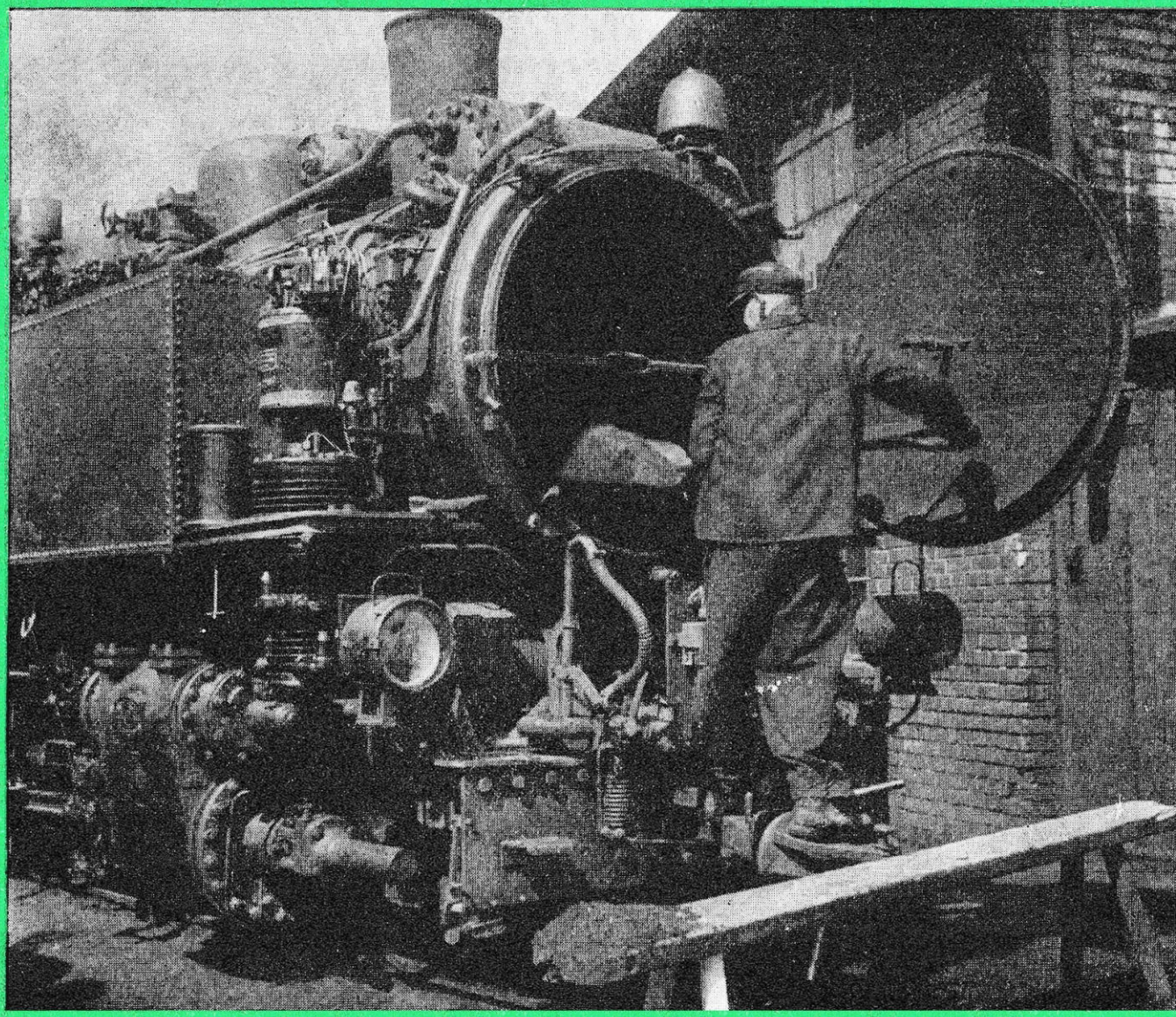
DAS SIGNAL

INFORMATIONSDIENST FÜR MODELLEISENBAHNARTIKEL
TECHNISCHE UND ELEKTRISCHE SPIELWAREN



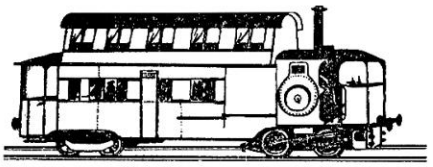
ZWK

ZENTRALES WARENKONTOR
MÖBEL UND KULTURWAREN BERLIN

DM 1,- Nr. 7/1963 . Jahrgang 3

Kuriosität

Zur Zeit ist als Neuheit in unserem Wagenangebot das Modell der Doppelstockzugeinheit der Deutschen Reichsbahn zu haben.
Unsere Eisenbahnkonstrukteure befaßten sich schon in der Frühzeit der Entwicklung der Eisenbahn mit derartigen Konstruktionen.
Die Abbildung zeigt einen zweistöckigen Dampfomnibus von Krauß - aus dem Jahre 1882



So was gibt's heute noch . . .

Zwei Fahrkarten der Deutschen Reichsbahn

Aus dem Inhalt

Neuheiten	R. Kilz
Das Signalbuch der DR als Grundlage des Modelleisenbahn-Signalwesens	K. Weber
Gespräche am Ladentisch	W. Müller
Gefragt - Geantwortet	G. Bähr
Unser Gleisplan	K. Weber
Mit der Kamera unterwegs	M. Gottwald
Kleine Tips - große Wirkung	W. Hesse B. Pruschinsky Erh. Gierth
Sie werden es kaum glauben, aber	H. - J. Pfaff
Die ersten elektr. Lokomotiven in Dresden	Arndt

Redaktionsschluß 24. 9. 1963

Fotos: Delang, Kluge, Illner, Gottwald, Gierth, Rychlik

Titelbild:
Harte aber notwendige Arbeit ist auch bei Schmalspurlokomotiven das Reinigen der Rauchkammer.

Lizenzträger: Zentrales Warenkontor Möbel und Kulturwaren Berlin W 8, Friedrichstraße 154
Chefredakteur: Rainer Kilz
Herausgeber: ZWK Möbel und Kulturwaren Berlin
Verlag: Eigenverlag
Lizenzgeber: Presseamt beim Vorsitzenden des Ministerrates der Deutschen Demokratischen Republik
Lizenznummer 606
Druck: Richard Borrmann KG, Görlitz
Mit der redaktionellen Bearbeitung beauftragt
GHG Möbel - Kulturwaren - Sportartikel
Niederlassung Kulturwaren
Leipzig W 33, Lützner Straße 124-126
GHG Möbel und Kulturwaren
Niederlassung Kulturwaren
Dresden A 21, Ludwig-Hartmann-Straße 47
Sämtliche Post, die den Informationsdienst betrifft, erbitten wir an die Anschrift der GHG Leipzig zu senden.

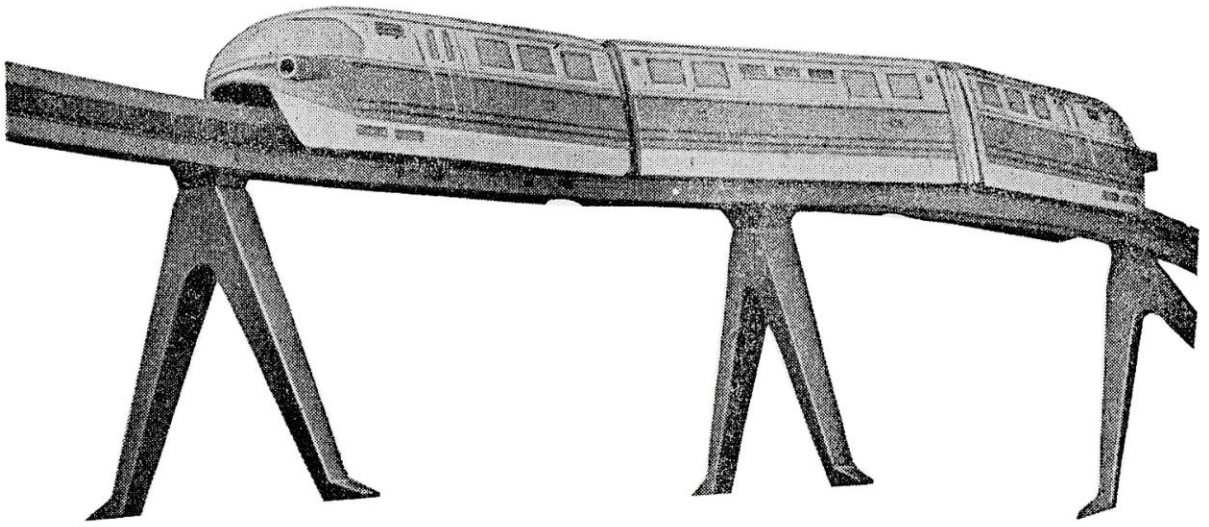
ZUKUNFT UND GEGENWART im Spiegelbild des Modellspielzeuges!

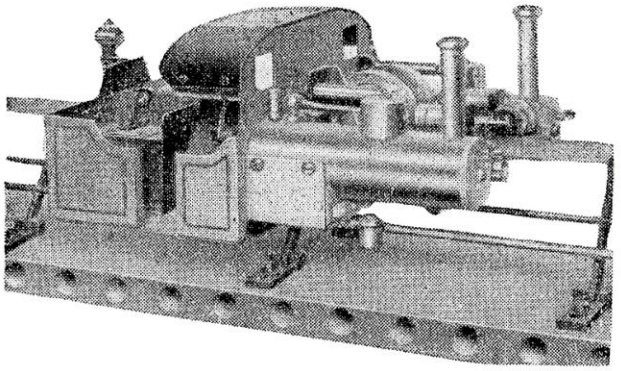
Aus dem Neuheiten-Angebot zur Leipziger Herbstmesse 1963

Das Angebot der Industrie und des Handwerks unserer Republik an Modellbahnerzeugnissen, techn. und elektr. Spielwaren weist seit jeher einen hohen Entwicklungsstand auf. Die Leipziger Herbstmesse 1963 war eine Leistungsschau von Qualitätserzeugnissen im internationalen Maßstab zur Förderung des friedlichen Welthandels. Es wurde an einer Reihe von Neu- und Weiterentwicklungen deutlich gemacht, wie das Sortiment und der bisherige Stand ausgebaut, bereichert und erweitert wird. Dabei zeigte sich allgemein das Bestreben der Hersteller, sich der Marktlage und insbesondere der Preisstruktur der Nachfrage verstärkt anzupassen.

In der Reihe der bemerkenswertesten Neuentwicklungen sei hier zunächst das Modell im Maßstab 1:87 der Einschienenbahn des VEB Piko genannt, die im Februar 1964 auf den Markt kommt.
Der Preis beträgt DM 49,50 VEP für die Grundanlage, bestehend aus einem 3-teiligen Triebwagenzug, 12 gebogenen und 2 geraden Fahrbalken mit Stützen und eingelegten Stromleitern. (2-Leiter)
Die Unterhaltung eines unabhängigen 2-Zugbetriebes ist durch die Errichtung von Blockstellen möglich. Der Antrieb erfolgt über das Mittelteil durch einen 12 V Gleichstrommotor. Als Stromquelle dient ein Modellbahnregeltrafo. Es sind 2 Stirn- und Heckleuchten angebracht, die umschaltbar sind.

Zur Erweiterung der Anlage ist die Herstellung von Weichen und Trennschienen im 2. Halbjahr 1964 vorgesehen.
Damit ist die Anlage ausbaufähig und eignet sich infolge der Modellausführung im Maßstab 1:87 für den Zusatzaufbau auf jede H0-Modellbahnanlage. Mit

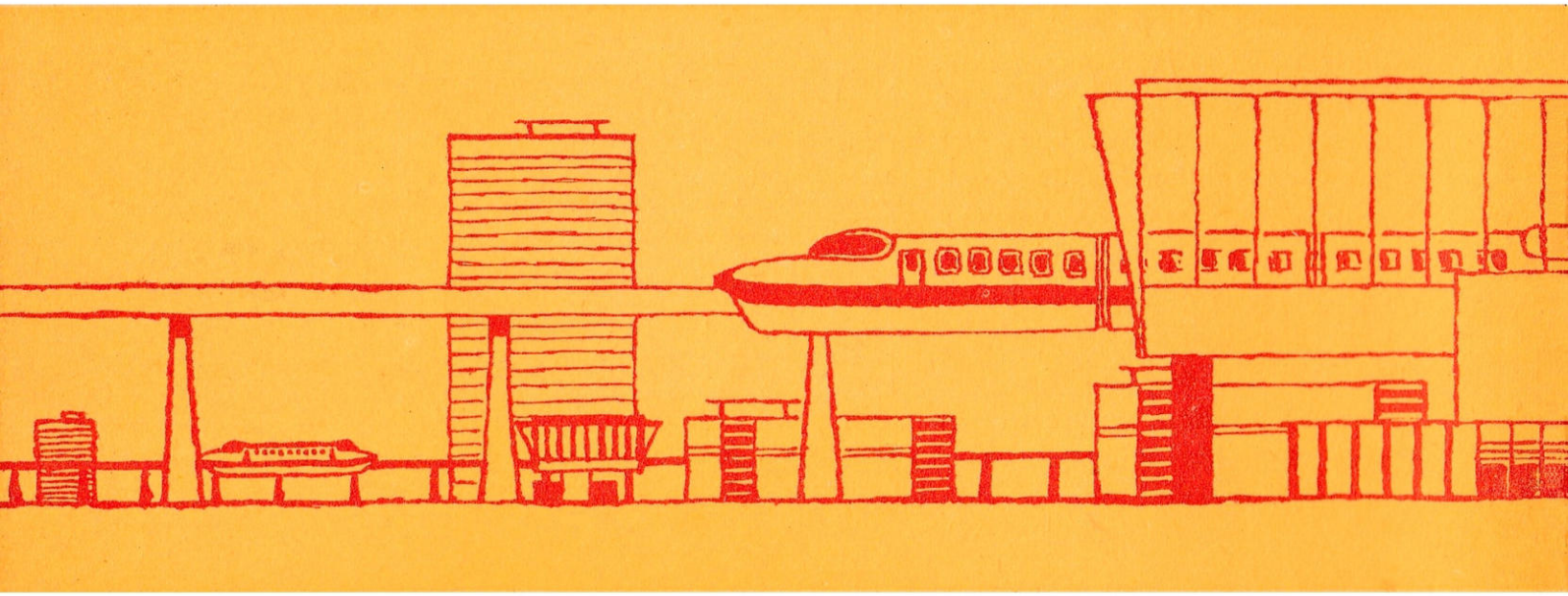




Die Einschienenbahnen in der Vorstellung unserer Väter um 1900. Auf dem Fahrbalken sind deutlich die Tragräder sowie unterhalb die Stabilisierungsräder zu erkennen.

dieser Entwicklung sind die Piko-Modellbauer der Wirklichkeit vorausgeeilt, denn die Einschienenbahn ist das Verkehrsmittel der Zukunft, besonders für den Großstadtnahverkehr.

Wenn auch die Idee der Einschienenbahn nicht neu ist, wie das vorstehende Bild beweist, so war es doch bis zur Verwirklichung ein weiter Weg, der auch anders verlief, als es sich unsere Väter einmal vorstellten. Die bereits seit längerem bestehenden Hänge- und Standbahnen ausgenommen, die als besonderes System ebenfalls unter den Begriff der Einschienenbahn fallen, so bestehen zur Zeit die ersten Bahnen für den öffentlichen Verkehr lediglich in den USA sowie in Turin und Tokio. Hierbei handelt es sich um die Einschienenbahn im eigentlichen Sinne mit seitlichen Führungsrädern als sogenannte Einschienen-Reiterbahn. Der Fahrbetrieb hat sich bewährt, und die Strekken wurden bereits erweitert. Nach weiter zurückgehenden Anfängen wurde



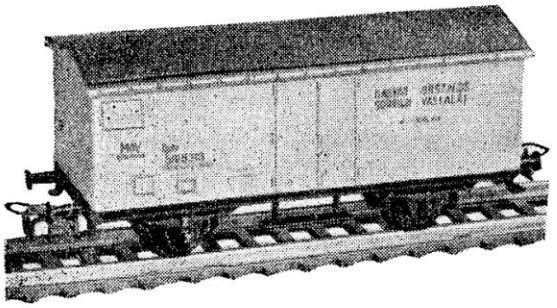
in Fühlingen bei Köln eine Versuchsstrecke 1957 aufgebaut. Weitere Projektierungen großräumiger Objekte liegen in aller Welt vor. Die Bahnen tauchen auch unter dem Namen „Alweg" - Bahn auf, der auf den schwedischen Erfinder zurückzuführen ist : Dr. Axel Wenner-Gren.

Die positiven Zukunftsaussichten dieses Verkehrsmittels liegen in den wirtschaftlichen, schnellen und insbesondere raumsparenden Eigenschaften begründet bei größter Sicherheit und angenehmsten Fahrkomfort. Die Platzeinsparung ist unter Berücksichtigung der Problematik der Entwicklungsperspektiven des Großstadtverkehrs besonders wichtig und wird dadurch erreicht, daß die Fahrbahn auf Stützen variabel aufgebaut werden kann,

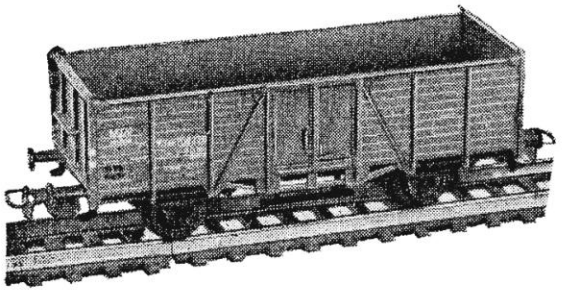
also dicht über den Boden oder als Hochbahn über den Straßenverkehr hinweg. Auf diesen Fahrbalken rollen die luftbereiften Einspurtragräder, über welche die Fortbewegung der Bahn erfolgt und sie tragen. Seitlich unterhalb der Tragräder sind beiderseits luftbereifte Führungs- und Stabilisierungsräder angeordnet, die an den etwa 1,50 m hohen Seiten der Fahrbalken entlang laufen, das seitliche Abkippen der Bahn verhindern und sie in der Spur halten. Die Bahn umfaßt also von oben und seitlich die Fahrbalken. Wir bekommen davon den richtigen Eindruck, wenn wir uns vorstellen, wie ein Reiter mit seinen Beinen den Leib des Pferdes umklammert; daher auch die Fachbezeichnung „Einschienenreiterbahn".

Einzelhändler!

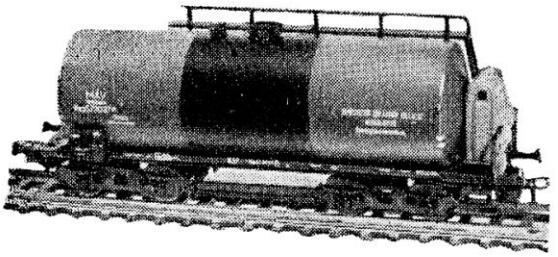
Haben Sie an die gute verkaufswerbende Dekoration Ihres Schaufensters und an das Angebot aller Artikel Ihres Sortimentes gedacht?



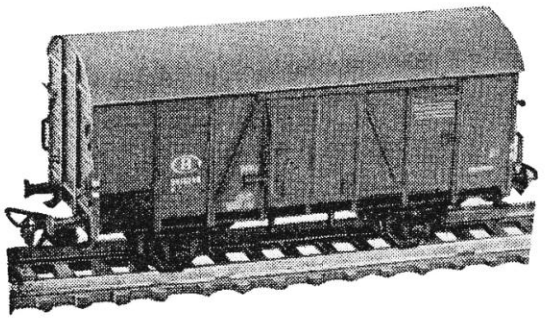
Kühlwagen, ung. Staatsbahn VEP DM 5,80



offener Güterwagen, ung. Staatsbahn
VEP DM 4,65



Kesselwagen, ung. Staatsbahn, VEP DM 10,30



Tonnendach-Güterwagen Belgien VEP DM 5,30

Doch nun genug von unserem Ausflug in die Zukunft, die hier im Modellspielzeug schon gestaltet und deswegen umfassender erläutert wurde.

Kommen wir nun zu unserem Messerundgang zurück. Die nebenstehenden Wagen erscheinen bereits im 1. Halbjahr 1964, darüberhinaus ist noch mit nachfolgenden Weiterentwicklungen zu rechnen:

1 Tonnendachwagen als Weinwagen der DB DM VEP 5.30

1 Bahndienstwagen der DB DM VEP 5.85 sowie der Nebenbahnabteilwagen mit Bremserhaus 5,65 DM VEP. Als Neuentwicklung wird für das 1. Halbjahr 1964 des weiteren herauskommen:

Ein Triebfahrzeug der Type E 69 in grünem oder rotem Polystyrolgehäuse. Sie weist ein Standard-Triebwerk auf.

Anker, Bürstenbrücke, Motorblock und Getriebe entsprechen dem Nebenbahntriebwagen VT 135.

Für die Freunde der TT-Bahn brachte die Fa. Zeuke & Wegwerth KG ein begehrtes old-timer-Modell, die Tenderlok BR 92 heraus, die bereits ab November dieses Jahres unter der Art. Nr. 159/494 zu einem VEP von DM 35,40 angeboten wird. Weiterhin überraschte die Firma mit einer CSD-Diesellok T 334 und den CSD-Güterwagen. Während der CSD-Güterwagen und ein Wartburg-Modell 1 : 120 noch das diesjährige Weihnachtsangebot im Einzelhandel bereichern, werden die „T 334" und eine Anfängerpackung „Start" EVP DM 29,85 - im 2. Halbjahr 1964 erscheinen. Sie sind jedoch insofern besonders wertvoll, weil sie beide in einer stark gefragten Preisstruktur liegen und darüber hinaus mit der verpackungsmäßigen Gestaltung der Anlage „Start" erfolgversprechende Möglichkeiten für die teilweise Einführung der Selbstbedienung auch auf dem Modelleisenbahnsektor eröffnen werden. Die Anlage „Start" besteht aus der tschechischen Verschie-

belok in vereinfachter Ausführung, zwei Personenwagen, einem gedeckten Güterwagen, einem Tankwagen, div. Gleismaterial sowie einem Regelpult. Als Stromquelle dienen zwei hintereinander geschaltete Batterien (9 Volt). Die Anlage ist regelbar in zwei Stufen und es kann damit jedes TT-Fahrzeug betrieben werden.

Die im Skin-Packverfahren angebotenen erweiterten Gleispackungen sowie die vakuumgezogenen Plasteinsätze für die Anlage „Start" sind absolutes Weltniveau. Die Plasteinsätze können zur dauernden geordneten Aufbewahrung der einzelnen Teile sinnvoll Verwendung finden, wobei die Verpackung neben einer werbenden und verkaufsfördernden Wirkung einen zusätzlichen erzieherischen Wert erhält.

Der Herstellung von H0-Triebfahrzeugen hat sich die Fa. Hruska KG, Glashütte zugewandt. Sie zeigt zum wiederholten Male das Modell der BR 84, Tenderlok, lieferbar im 1. Halbjahr 1964!?

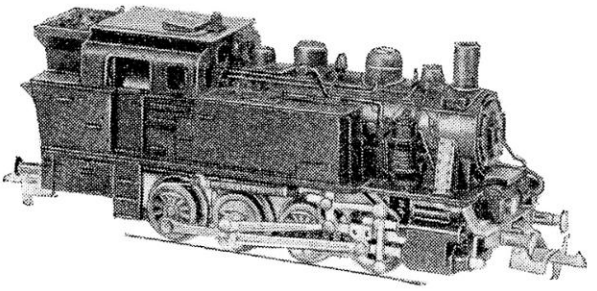
Vom VEB Olbernhauer Wachsblumenfabrik, Olbernhau, wurden in Vollplastik u. a. neu für das 1. Halbjahr 1964 vorgestellt:

Bahnwärterhaus TT,
Art. Nr. 159/555 VEP DM 5,10
dto. als Bausatz,
Art. Nr. 159/559 VEP DM 3,40

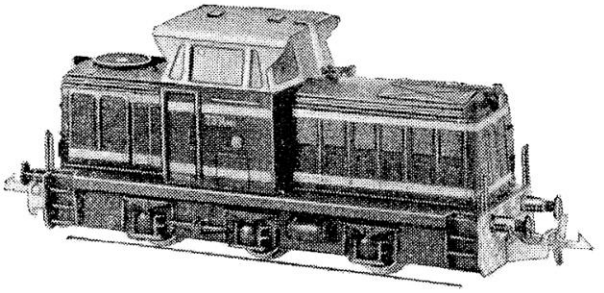
Bahnsteig H0,
Art. Nr. 109/2335 VEP DM 7,20
dto. als Bausatz
Art. Nr. 109/2336 VEP DM 6,-

Bungalow TT,
Art. Nr. 159/557 VEP DM 7,50
dto. als Bausatz
Art. Nr. 159/561 VEP DM 5,-

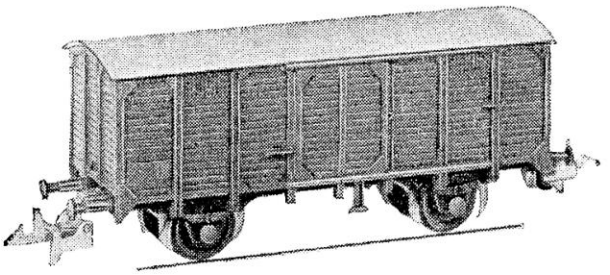
Einfamilienhaus TT,
Art. Nr. 159/556 VEP DM 8,20
dto. als Bausatz
Art. Nr. 159/560 VEP DM 5,65



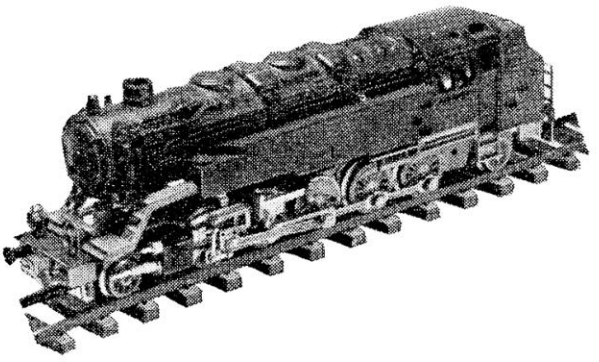
Tenderlok BR 92



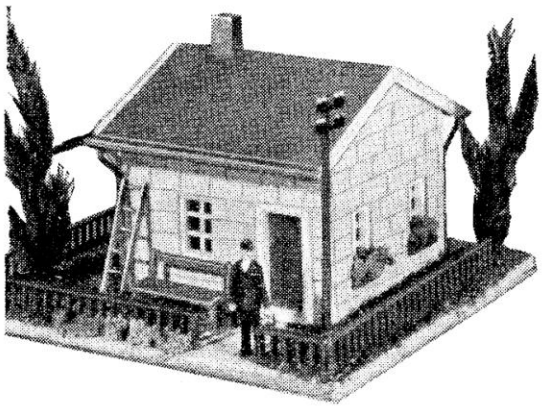
CSD-Diesellok „T 334" Achsfolge C
Farbe blau, weißer Streifen, VEP DM 29,85



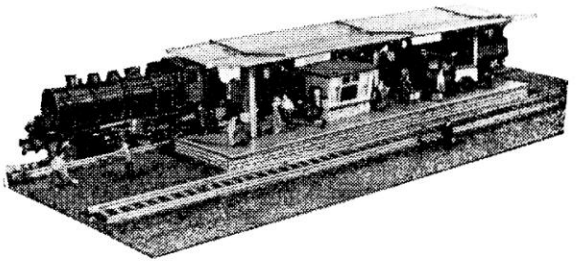
CSD Flachdachgüterwagen
VEP DM 5,50, Art. Nr. 159/91



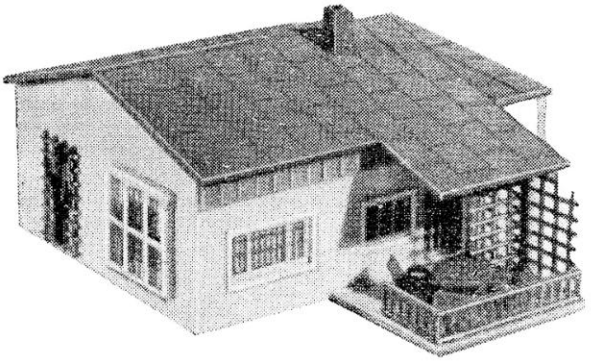
Tenderlok BR 84, Spur H0, Achsfolge 1 E 1 mit Heusinger-Steuerung und Gelenkrahmen
GHG-Art. Nr. 108/831 DM 60,- VEP



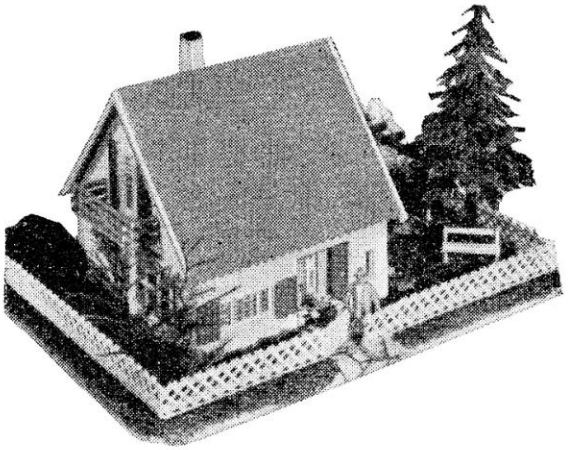
Bahnwärterhaus TT, Art. Nr. 159/555



Bahnsteig H0, Art. Nr. 109/2335



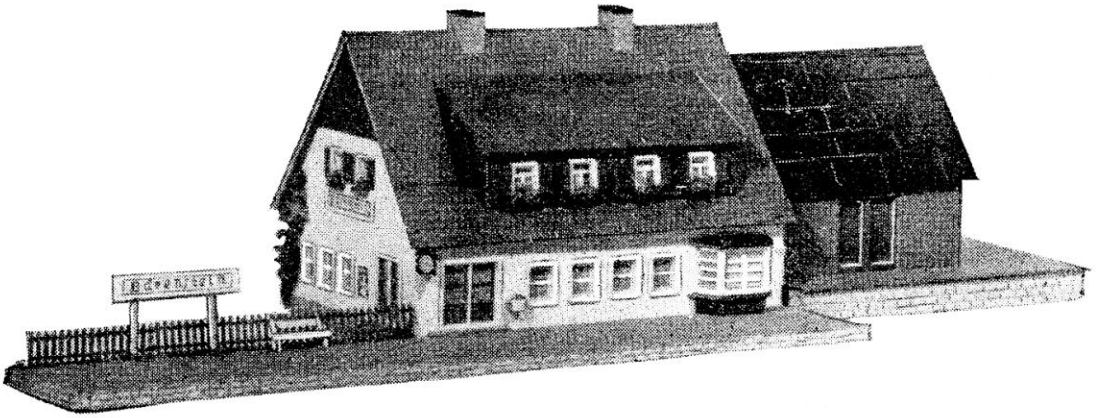
Bungalow TT, Art. Nr. 159/557



Einfamilienhaus TT, Art. Nr. 159/556

Weiterhin bietet der Betrieb an: Dachplatten aus Vollplastik zu DM VEP 1,95 und Mauersteinplatten zu DM VEP 1,75 im Beutel verpackt mit je 4 Platten zum Basteln

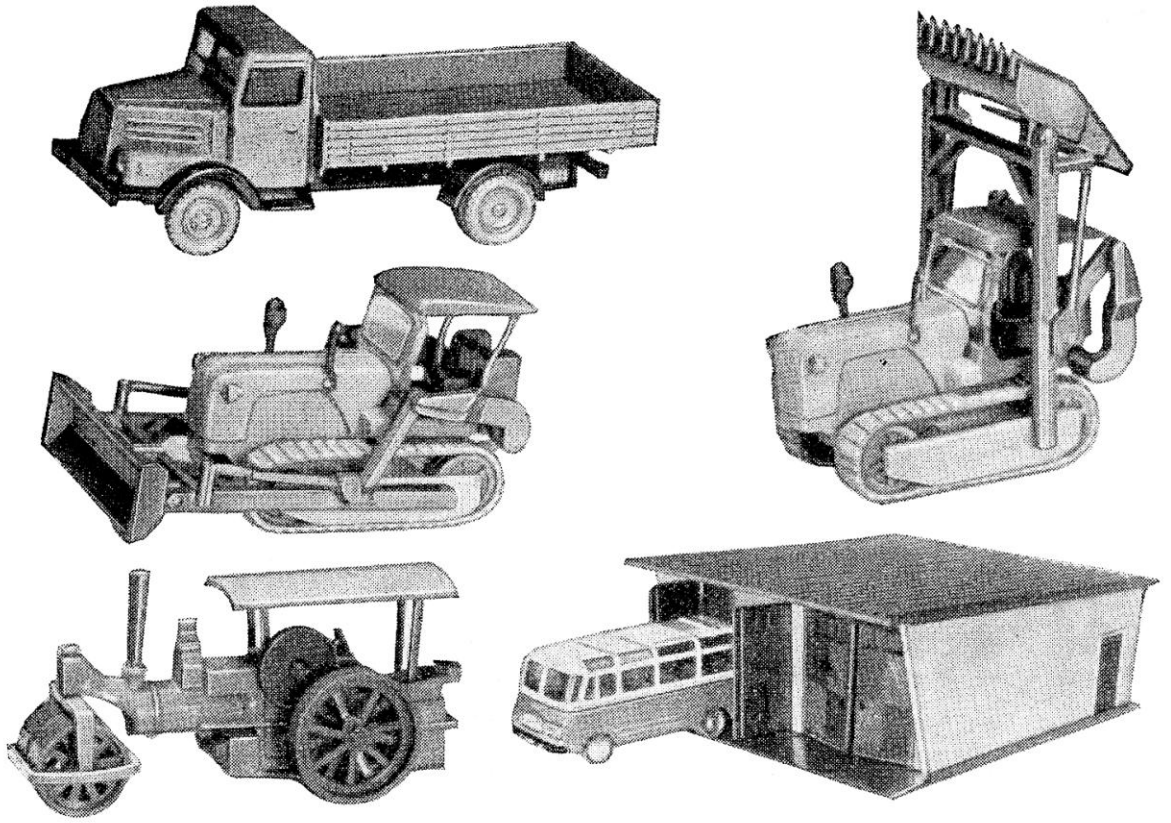
Neuheitenangebot der Firma Karl Scheffler KG, Marienberg:



Bahnhof „Bärenstein" Spur H0, Art. Nr. 109/2254, VEP ca. DM 17,80, lieferbar I. Halbjahr 1964.

Die Signale der Fa. Rarrasch KG, Halle/S. wurden weiter entwickelt und sind neuerdings mit Anschlußklemmen versehen, so daß das Anlöten wegfällt. Die Leitungen werden an die Birne der Formsignale nicht mehr angelötet, sondern die Kontaktgabe

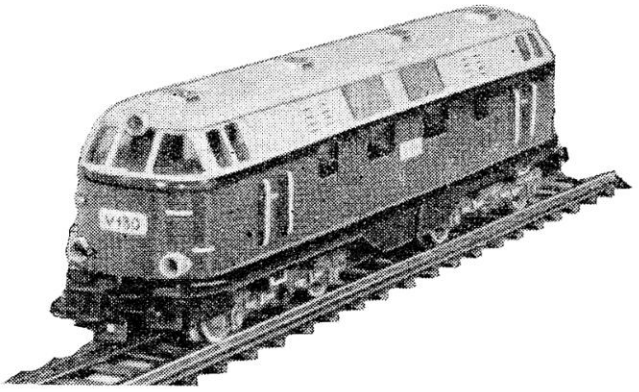
erfolgt durch Federn, welche die Auswechslung der Birnen erleichtern. Die beleuchteten H0-Formsignale als 1 und 2-flüglige Hauptsignale, Vorsignale und Gleissperrsignale werden nunmehr auch für Impulsschaltung mit Zugbeeinflussung und Rückmeldung angeboten.
Unter anderem wurde für die Spur TT ein Hauptsignal, beleuchtet, für Impulsschaltung herausgebracht.
Die Firma Dahmer KG, Bernburg bietet unter anderem als Neuheit ein Windrad für H0 an, das unter der Art. Nr. 109/2512 mit ca. DM 9,50 VEP im 1. Halbjahr erscheint. Als Stromquelle dient der 16 V Wechselstromzubehöranschluß des Trafos.
Auf dem Gebiet der Miniatur-Fahrzeuge Maßstab 1:87 waren erfreuliche Neuheiten anzutreffen. Die Firma Haufe zeigt ein Pferdefuhrwerk DM 1,30 und den PKW „Wartburg" im Beutel DM 1,00.
Der VEB Spezialprägewerk Annaberg-Buchholz bringt als überragende Neuentwicklungen unter dem Motto „ESPEWE-Modelle sollen zu einem feststehenden Qualitätsbegriff werden", die nachstehend gezeigten Artikel:



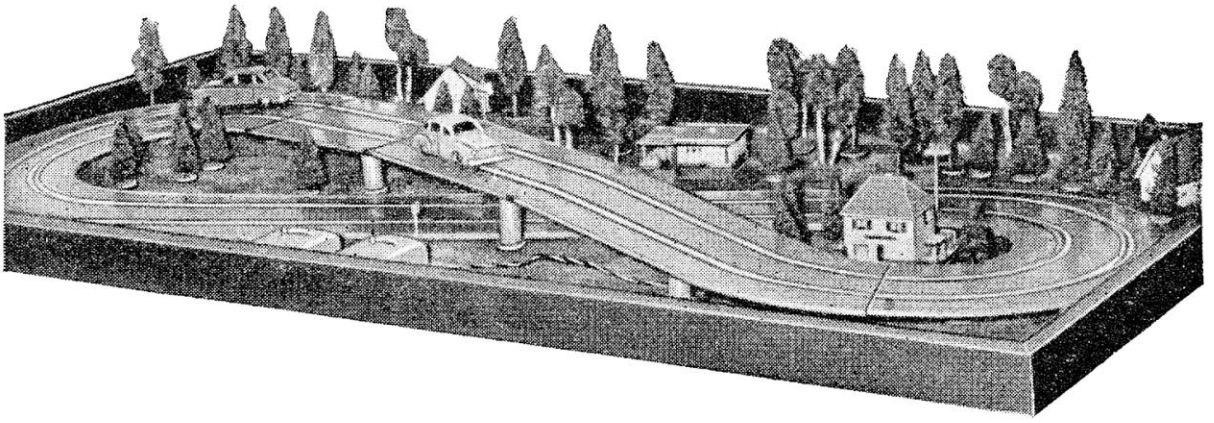
1. LKW S 4000-1 VEP DM 1,95, mit Ladegut DM 2,10 2. Überkopflader KT 50, VEP DM 2,-
3. Planier-Raupe, VEP DM 2,-, Art. Nr. 160/500 4. Straßendampfwalze ca. VEP DM 2,40, Art. Nr. 160/501, 5. Auto-Doppelgarage, als Bausatz im Beutel, VEP DM 1.20, Art. Nr. 160/502

Diese Neuheiten erscheinen im 1. Halbjahr 1964. Der Flugzeugbaukasten IL 14 P wird in neuer Aufmachung mit Motor zum Preis von DM 4.85 angeboten. Wie Werkleiter Koll. Dipl.-Ök. Kollek mitteilte, hat das weitere Entwicklungsprogramm des Betriebes für 1964 zahlreiche Spezialfahrzeuge zum Inhalt. Der Betrieb, der bis 1960 ausschließlich Füll- und Deko-Artikel herstellte, hat es verstanden, sich der veränderten Bedarfslage schnell anzupassen. Damit wurden einerseits die Voraussetzungen zur Schließung der großen Sortimentslücken auf dem Gebiet der Miniatur-Fahrzeuge und andererseits Bedingungen zur Verbesserung der ökonomischen Lage des Betriebes geschaffen. Besonders anerkennenswert ist es, daß die Nachbildungen modellgetreu sind und eine ausgezeichnete Qualität aufweisen, obwohl der Betrieb bei der Aufnahme dieser Produktion über keine Erfahrungen in der Technologie der modernen Spritzguß- und Blasverfahren mit thermoplastischen Kunststoffen verfügte. Das Angebot des

Betriebes hat sich ständig weiter entwickelt. Im Dezember 1961 kam erstmalig der Robur-Frontlenker auf den Markt, dem der Bus und Kofferwagen, der Tatra-Zugwagen T 141, Barkas B 1000, Urtrak und der Schwerlastanhänger 40 folgten, die zur Leipziger Frühjahrsmesse 1963 angeboten wurden. Die Einführung der Fließfertigung und Anwendung der fortgeschrittensten Erkenntnisse von Wissenschaft und Technik in der Technologie waren wichtige Meilensteine, um ein günstiges Preisniveau im Angebot zu sichern und das Sortiment zu erweitern.
Der Betrieb hat seit 1962 auch die Produktion verschiedener Spielwaren aus Kunststoff mit gutem Erfolg aufgenommen. Wir werden Sie, lieber Leser, innerhalb unserer speziellen Artikelserie „Blick in die Produktion" im nächsten Heft mit diesem interessanten Betrieb und seinen Menschen einmal näher bekanntmachen.

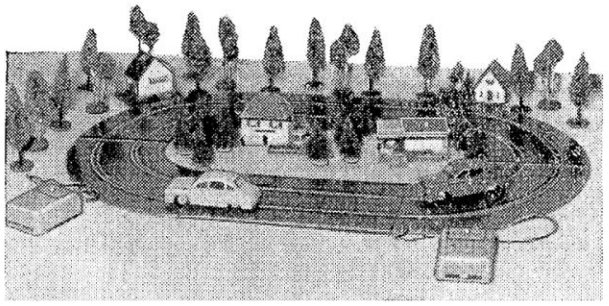


Der VEB Metallspielwaren Stadtilm hat für die Spur S die Diesellok V 180 entwickelt. Die Lok hat 2 Drehgestelle und einen 4,5 V Motor. Das Gehäuse besteht aus Polystyrol. Sie wird gegen Ende des 1. Halbjahres 1964 zu einem Zirka-Preis von DM 28.– auf den Markt kommen. Weiterhin bietet der Betrieb als elektro-mech. Spielzeug 2 Autobahnen an.



Die Autobahnen haben einen ∅ von 550 x 850 bzw. 550 x 1500 mm
2 Wagen werden mit 4,5 V Motor angetrieben, Stromquelle 2 Flachbatterien oder wahlweise Regeltrafo, Type 4143.

Der Antrieb erfolgt über ein 2-Leitersystem. Sie werden ab November 1963 zum Zirka-Preis von DM 36.55 bzw. DM 49.15 angeboten. Die Geschwindigkeit der Fahrzeuge ist regelbar. Erweiterungen durch Kreuzungen, Weichen und Anschlußstücken sind für das 1. Halbjahr 1964 vorgesehen.



Für die Bastelfreunde bringt der VEB Prefo, Dresden interessante Neuheiten elektromech. Spielzeug-Motorboote mit auswechselbaren Decks im Baukasten-System aus Polystyrol heraus. Die Boote sind auch komplett lieferbar und werden noch im IV. Quartal 1963 angeboten. Sie sind mit einem 4,5 V Elektro-Motor ausgerüstet. Als Stromquelle dient entweder eine 4.5 V Flachbatterie oder zwei 1,5 V Mono-Zellen.
Hier legen wir auf unserem Messerundgang Zwischenstation ein und wollen darüber, was wir bisher gesehen haben, nachdenken und Bilanz ziehen.
Wir haben allgemein einen sichtbaren Anstieg in der Qualität der Exponate feststellen können. Diese Veränderungen und Verbesserungen sowohl hinsichtlich der Funktion, der Gestaltung und der Oberflächenbearbeitung sind sehr begrüßenswert, aber allein nicht ausreichend für die Weiterentwicklung des Sortiments. Wesentliche Neuheiten waren zu selten anzutreffen, obwohl die Sortimentsbreite bei Triebfahrzeugen und elektro-mech. Spielzeug ungenügend ist. Das Preisniveau der Neuheiten hingegen liegt hauptsächlich in den unteren und mittleren Preislagen und entspricht der Struktur des Bedarfs.

Hinter die Kulissen geschaut

Was das gesamte Problem des Bedarfs betrifft, so darf man dahinter nicht den „schwarzen Mann" sehen, der sich lähmend auf die Dispositionen des Handels und der Entwicklung von Neuheiten in der Industrie auswirken kann. Das Gegenteil ist der Fall, durch Neuentwicklung wird der Bedarf und der Umsatz angeregt und belebt. Worum es geht, ist die ständige Erforschung der Tendenz und der Aufdeckung der Ursachen. So betrachtet, wird es auch verständlich, daß der Handel bei Triebfahrzeugen fast ausschließlich nur Neuheiten und Modelle des neueren Programms disponierte, weil sie die herkömmlichen Loktypen im Angebot ablösen. Damit hatte er notwendigerweise auch die Normalisierung seiner Bestandslage im Auge, womit er hinreichend in den herkömmlichen Typen angebotsfähig ist. Die vorgelegten Neuheiten bedeuten also in dem Sinne auch keine absolute Umsatzsteigerung, sondern sind überhaupt erst Voraussetzung dafür, die bisherigen Umsätze zu halten. Wir hatten bisher bereits ein relativ hohes Versorgungsniveau erreicht, und die Kundenwünsche für Neuanschaffungen und Erweiterungen haben eben eine bestimmte Grenze, die natürlich auch durch das Angebot gesteckt wird, und ausgesprochene Schlager, die zusätzliche Kaufanreize vermittelt hätten, hat es ja bekanntlich nicht gegeben. Es scheint, daß die Industrie die Aufnahmefähigkeit unseres Marktes ebenso einschätzt und sich verstärkt auf die Nachfragestruktur der Exportmärkte zu orientieren beginnt.
Wenn für die diesjährige Weihnachtssaison der Handel auch mit einem ausreichenden und guten Trafo-Sortiment aufwarten kann - dessen Fehlen im Vorjahr erhebliche

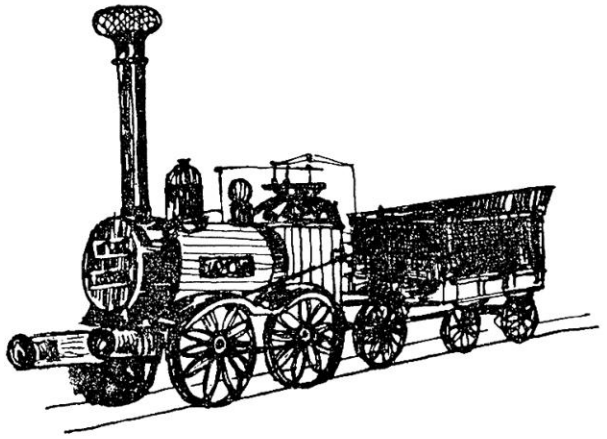
Schwierigkeiten und Umsatzausfall brachte - so wird es sich aber in der Perspektive ungünstig auswirken, daß der Produktionsanlauf der angebotenen Neuheiten und Weiterentwicklungen zum Teil zu lange dauert und daß das Messeangebot wiederum vermissen läßt solche Loktypen der Spur H0 wie die BR 01 oder 03, BR 38, Piko-Doppelkreuz-und-bogenweichen, elektro-magn. Läutewerke, vollautomatische Bahnübergänge, u. a.. Diese Artikel wurden seit langem gefordert und stellen eine empfindliche Angebotslücke dar. Die Absatzchancen der Piko-Einschienenbahn wären auch größer gewesen, wenn ein Betrieb passendes Zubehör, insbesondere Bahnhöfe, angeboten hätte. Die Entwicklung der Einschienenbahn war ja bekannt, oder wollten die betreffenden Betriebe erst abwarten wie sie sich ohne Zubehör durchsetzt?

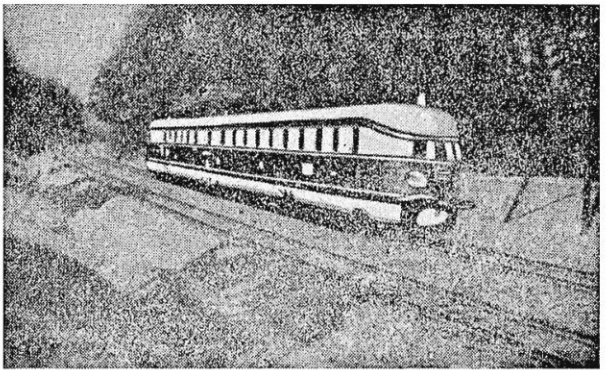
Wie es weiter gehen soll?

Die Spielzeugbauer müssen den ständig notwendigen Austausch bereits länger auf dem Markt befindlicher Artikel durch zugkräftige Neuentwicklungen stets im Auge haben und können den Ruf ihrer Erzeugnisse noch verbessern durch Verwendung isolierter Stahlradsätze bei Wagen und Verwendung schlagfesten Polystyrols für Lokgehäuse und Wagen. Durch Anwendung der fortgeschrittensten Technologie und weitgehendste Verwendung standardisierter Bauteile müssen sie dafür sorgen, daß Entwicklungen vor allen in den unteren und mittleren Preisklassen mit unbedingt funktionssicheren und leicht auswechselbaren Antriebselementen herauskommen. Sie müssen auf eine praktische und werbende Verpackung achten, wie sie in den Anfängen zur Leipziger Herbstmesse 1963 u. a. bereits von der Firma Zeuke & Wegwerth KG, gezeigt wurde. Es geht um eine Verpackung, die nicht nur Schutzmittel gegen äußere Beschädigungen ist, sondern zugleich zur geordneten Aufbewahrung der Teile oder als Ergänzungsspielzeug dient und dem Artikel selbst erweiterte Möglichkeiten gibt. Mit einer solchen werbenden und verkaufsförderden Verpackung werden gleichzeitig dem Fachhandel neue erfolgversprechene Möglichkeiten in die Hand gegeben zur Einführung moderner Verkaufsmethoden, die als Voll- oder Teilselbstbedienung überall zur Umsatzsteigerung geführt haben.

Wenn schließlich die Spielzeugbauer ihre Fähigkeiten und Kenntnisse noch auf die bessere Betreuung des Kundendienstes, der Vertragswerkstätten und der Bereitstellung von Ersatzteilen richten, dann haben wir absolutes Weltniveau in der Versorgung auf diesem Gebiet erreicht.

Rainer Kilz





Die „Saxonia" und der „Fliegende Hamburger"

die richtigen Antworten zu unserer 1. und 3. Frage unseres Preisausschreibens

DAS SIGNALBUCH (SB)

DER DEUTSCHEN REICHSBAHN ALS GRUNDLAGE DES MODELLEISENBAHN - SIGNALWESENS

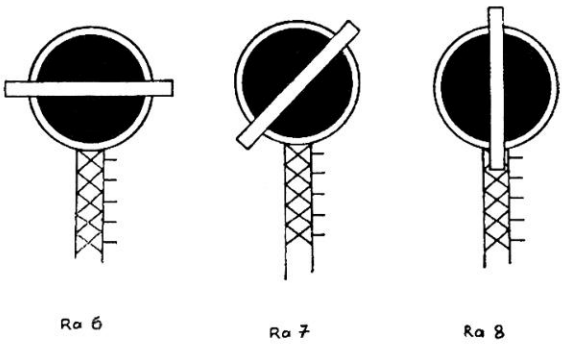
(2. Folge)

Bei der im letzten Absatz der 1. Folge angekündigten Besprechung weiterer, im Signalbuch (SB) der Deutschen Reichsbahn verzeichneten Signale, die auch für Modellbahnanlagen geeignet sind und das Ganze interessant erscheinen lassen, beginne ich mit der Beschreibung der

Rangiersignale.

Es gibt hörbare und sichtbare Signale im Rangierdienst. Da die hörbaren, die beim Vorbild mit der Mundpfeife oder dem Horn gegeben werden, nicht direkt mit der Gestaltung einer Modellbahnanlage zu verbinden sind, will ich diese nicht weiter erwähnen. Die sichtbaren Rangiersignale verschiedener Art näher zu erläutern, halte ich aber für notwendig.

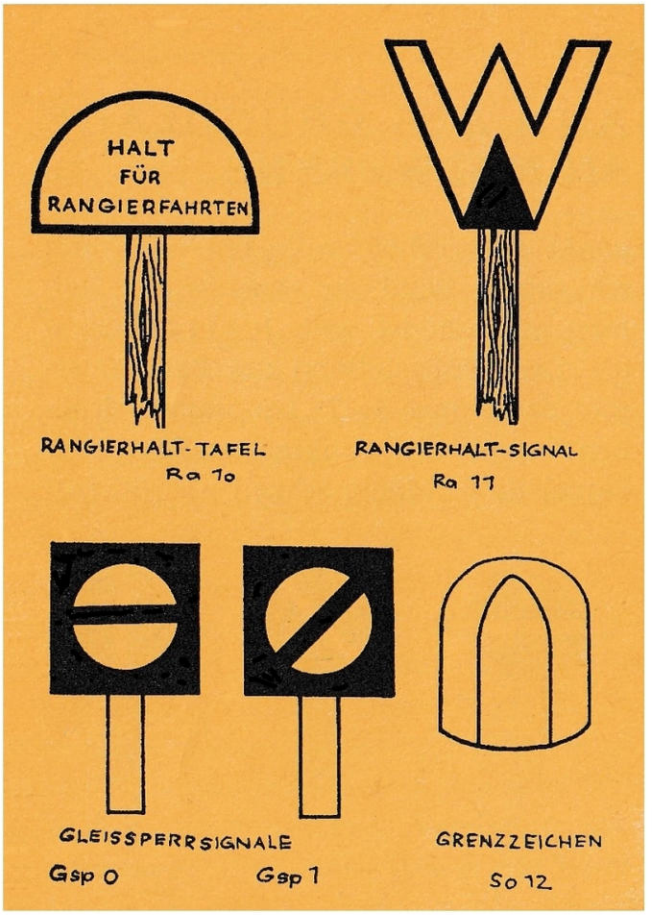
Das Abdrücksignal Ra 6-9 – als Form- oder Lichtsignal – steht gemäß § 37, 5 des SB der DR in der Regel am Scheitel des Ablaufberges neben den Berggleisen. Diese Bestimmungen sagen nicht, auf welcher Seite das Signal zu stehen hat. So, wie es den Erfordernissen am besten entspricht, kann demnach auch der Modellbahner den Standort für sein Abdrücksignal – rechts oder links der Gleise – bestimmen, ohne gegen bahntechnische Geflogenheiten zu verstoßen. Ich beschränke mich in diesem Aufsatz nur auf die Formsignale, da die Beschreibung der Tageslichtsignale ein sehr umfangreiches Kapitel für sich ist und noch gesondert behandelt werden muß. Die Signaleinrichtung des Abdrück- (Form)-Signales Ra 6 ruht auf einem Gittermast, wird bei Dunkelheit angeleuchtet und besteht aus einer runden Scheibe in schwarz oder weiß, um deren Mittelpunkt ein drehbarer Balken, weiß mit schwarzem Rand, in waagerechte Stellung gebracht ist und „H a l t !" bedeutet. Die Schrägstellung des Balkens ergibt das Signal Ra 7 „Langsam abdrükken!" und die Senkrechtstellung das Signal Ra 8 „Mäßig schnell abdrücken!"



Abdrücksignale

(siehe Skizze Nr. 1). Für die Nenngröße H0 waren diese Formsignale vor einigen Jahren im Handel. Vom Vorbild wichen sie allerdings etwas ab. Man konnte nur die beiden Signalarten „Halt!" und „Langsam abdrücken!" anzeigen. Für den Rangierbetrieb auf Modellbahnanlagen kann man mit diesen ohne weiteres auskommen.

Rangierhalttafel - Signal Ra 10. Dieses ist im Handel nicht erhältlich, läßt sich aber sehr leicht aus starkem Zeichenkarton anfertigen. Es besteht aus einer, auf einem Pfahl angebrachten, nach oben halbkreisförmigen, weißen Tafel mit schwarzem Rand und trägt in schwarz die Aufschrift „Halt für Rangierfahrten" (siehe Skizze 2). Die Bedeutung desselben geht aus der Aufschrift hervor. Auf Modellbahnanlagen, die starken Rangierverkehr aufweisen, ist dieses Signal unerläßlich, wenn auf vorbildgerechtes Aussehen des Rangierabschnittes Wert gelegt wird. Wichtig ist der Standort des Signals. Derselbe



muß gemäß § 23, 2 der Fahrdienstvorschrift (FV) der DR mindestens 50 m hinter der letzten Weiche liegen. Ebenso muß nach § 38, 2 des SB der Gefahrpunktabstand – Durchrutschweg – zum Einfahrtsignal mindestens gewahrt sein. Sinngemäß und dem Charakter der Modellbahnanlage entsprechend, muß sich auch der Modellbahnfreund danach richten.

Rangierhaltsignal – Ra 11. Auch dieses Signal ist im Handel nicht erhältlich, darf aber, besonders bei größeren Modellbahnanlagen mit viel Rangierbetrieb und Zuführgleisen für die Hauptgleise, nicht fehlen. Man kann dasselbe aus Metall oder starkem Zeichenkarton selbst anfertigen. Es bedeutet „Halt für Rangierabteilungen!" Bei der DR gibt es zwei Arten. Ra 11 a in der Form eines W in **gelb** mit schwarzem Rand und Ra 11 b in derselben Form in **weiß** mit schwarzem Rand. Beide Arten stehen rechts neben dem Gleis. Das Signal Ra 11 a (gelb) steht in Verbindung mit einem weiteren Signal, dem Ra 12, welches den Auftrag zur Vorbeifahrt an Ra 11 gibt. Das Signal Ra 11 b (weiß) steht allein. Die Vorbeifahrt an ihm wird mündlich durch Zuruf (Fernsprecher, Lautsprecher) erteilt. Bei Dunkelheit ist das Signal Ra 11 a stets, das Signal Ra 11 b nur bedingt beleuchtet. Die Vorteile zum Nachbauen des Signals Ra 11 b liegen somit für den Modellbahnfreund klar auf der Hand, auch bei größeren Anlagen kann er mit diesem auskommen (siehe Skizze Nr. 2). Da sich das Signal Ra 12 – Rangierfahrtsignal – auf Grund der im vorstehenden Absatz gezeigten Vorteile des Ra 11 b auf Modellbahnanlagen erübrigt, ist eine Besprechung desselben nicht notwendig.

Grenzzeichen – Signal So 12. Obwohl dieses Signal nicht direkt zur Kategorie der Rangiersignale gehört, möchte ich es jedoch in diesem Zusammenhang besprechen. Schon viele Uneingeweihte werden sich über die kleinen weiß-roten „Pilze", die zwischen den zusammenführenden Schienen der Abstell- und Rangiergleise stehen, gewundert haben. Der Modelleisenbahner muß wissen, welchem Zweck diese kleinen, etwas über die Schienenoberkante ragenden Zeichen dienen und daß sie auf seiner Modellbahnanlage, die mehrere nebeneinanderliegende Gleise aufweist, unentbehrlich sind. Der § 63, 1 des SB sagt dazu: „Grenze bei zusammenlaufenden Gleisen, bis zu der ein Gleis besetzt werden kann, ohne daß Bewegungen auf dem anderen behindert werden." (Siehe Skizze Nr. 2.) Der Standort ist demnach klar ausgedrückt. Der Modellbahnfreund bohrt an dieser Stelle ein kleines Loch, in das er ein nichtabgebranntes Streichholz steckt. Die rote Kuppe bekommt mit Nitrolack zwei weiße Streifen, und man wird staunen, welch schönes Bild mehrere

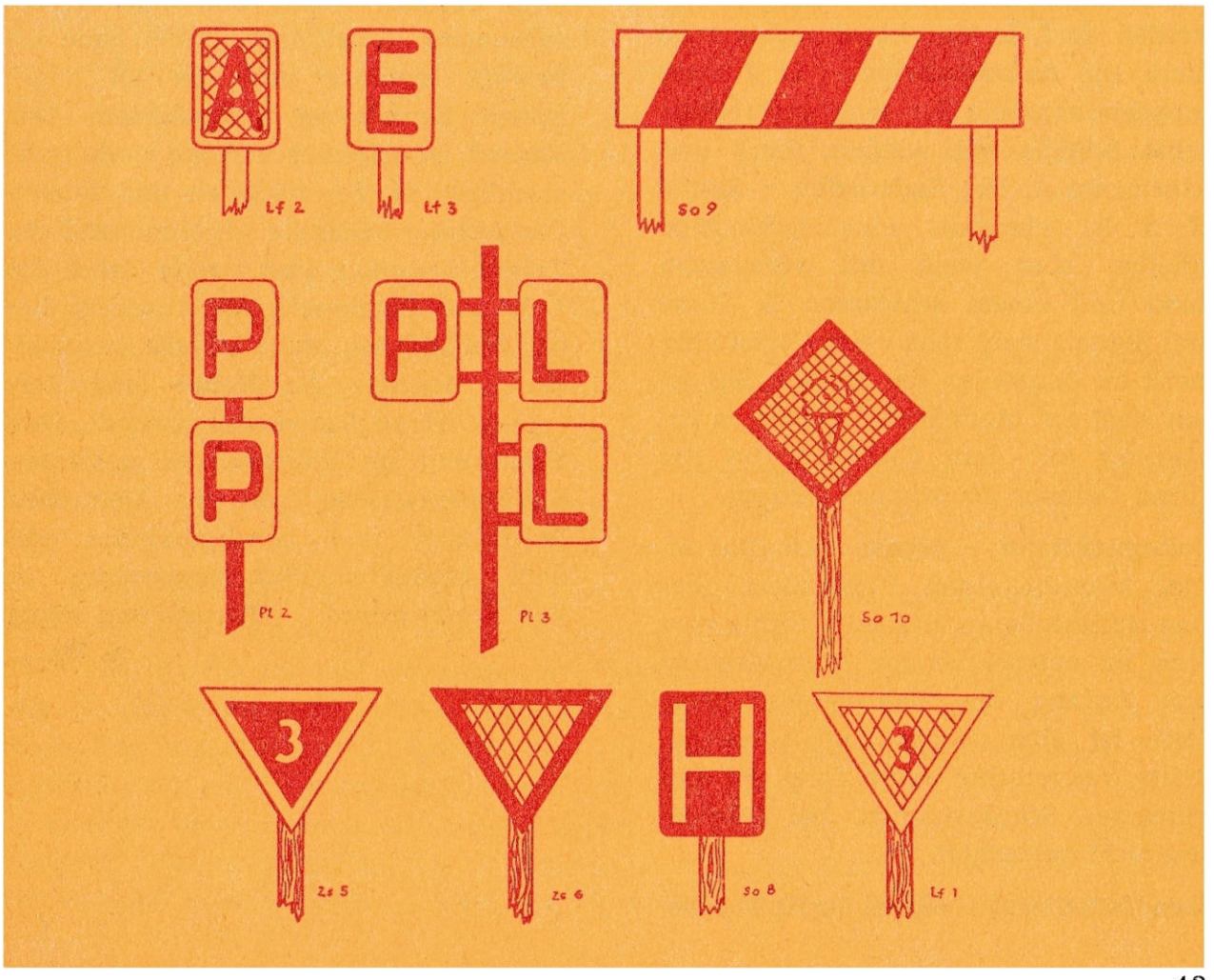
solcher kleinen „Pilze" auf der Anlage abgeben.

Gleissperrsignal – Signal Gsp O.–1. Der § 13, 3 erklärt dazu: „Das Gleissperrsignal gilt für Züge und Rangierabteilungen. Es steht unmittelbar rechts vom zugehörigen Gleis, ausgenommen bei Drehscheiben, Schiebebühnen und Gleisbrückenwaagen." Bei Dunkelheit ist es zu beleuchten, Ausnahmen sind zugelassen. Der Modelleisenbahner kann sich dieses Signal aus Weichenlaternenkästen selbst anfertigen. Das Signal Gsp 0 bedeutet „Halt! Mit diesem Absatz möchte ich noch einige Signale kurz besprechen, die ausnahmslos vom Modellbahner selbst angefertigt werden können. Diese sind auf der Modellbahnanlage zwar nicht unbedingt erforderlich, ergänzen aber das Ganze in bahntechnischer Hinsicht, ohne überlastend zu wirken (siehe Skizze 3).

Fahrverbot!" und zeigt auf einer runden weißen Scheibe einen waagerechten schwarzen Streifen. Das Signal Gsp 1 bedeutet „Fahrverbot aufgehoben" und zeigt auf der gleichen Scheibe einen schräg nach rechts steigenden schwarzen Streifen. An Prellböcken steht nur das Signal Gsp 0, das in den meisten Fällen unbeleuchtet ist. Es genügt daher, an Prellböcken einer Modellbahnanlage – auch bei der Gleiswaage – eine schwarz-weiß bemalte Scheibe anzubringen (siehe Skizze Nr. 2).

Signale diverser Art

Geschwindigkeitsanzeiger – Signal Zs 5. Dieses Zeichen erscheint am Hauptsignal. Der § 11, 1 bestimmt: „Die durch die Kennzahl angezeigte Geschwindigkeit darf vom Hauptsignal ab nicht überschritten werden." Diese gilt für den anschließenden Weichenbereich. Die gelbe Kennzahl auf dreieckiger schwarzer Tafel mit weißem Rand bedeutet



z. B. bei 3 = 30 km/h Geschwindigkeit. Die Spitze der Tafel steht in der Regel nach unten.

Frühhaltanzeiger – Signal Zs 6. Dasselbe erscheint ebenfalls am Hauptsignal. Es ist eine dreieckige gelbe Tafel mit schwarzem Rand mit der Spitze nach unten. Es sagt an, daß der Einfahrweg besonders kurz ist bei der Einfahrt auf ein Stumpf- oder teilweise besetztes Gleis.

H-Tafel – Signal So 8. Ein schwarzes Rechteck mit weißem H, steht in der Regel rechts vom Gleis. Es kennzeichnet den Halteplatz der Zugspitze bei planmäßig haltenden Zügen.

Langsamfahrscheibe – Signal Lf 1. Eine auf die Spitze gestellte gelbe Scheibe mit weißem Rand und schwarzer Kennzahl, steht in Verbindung mit der Anfang- und Endscheibe eines begrenzten Gleisabschnittes, auf dem die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf, in der Regel rechts vom Gleis. Die **Anfangscheibe – Lf 2** einer Langsamfahrstelle ist eine rechteckige gelbe Scheibe mit weißem Rand und schwarzem A. Die **Endscheibe – Signal Lf 3** ist ebenfalls eine rechteckige Scheibe, aber weiß mit schwarzem Rand und einem schwarzen E. Diese drei Signale sieht man beim Vorbild zumeist an Baustellen der Strecke. Sie geben auch auf Modellbahnanlagen in Ergänzung mit dem Gleisbautrupp der Firma Dahmer ein schönes Bild ab.

Haltepunkttafel – Signal So 9. Das Signal kündigt einen Haltepunkt oder eine Haltestelle an und steht rechts vom Gleis im entsprechenden Bremsabstand zum Anfang des Bahnsteiges. Seine Form ist eine schräg zum Gleis gestellte waagerechte weiße Tafel mit drei schwarzen Schrägstrichen, bei Dunkelheit nicht beleuchtet.

Brandfackeltafel – Signal So 10. Die Bestimmung des SB sagt: „Nicht feuern! – Aschkasten schließen!" Es soll die Brandgefahr an Waldstücken, Behelfsbrücken, Treibstofflagern usw., die an der Strecke liegen, abwenden. Das Zeichen ist eine auf der Spitze stehende quadratische gelbe Tafel mit schwarzem Rand und roter Brandfackel. Es steht in jeder Fahrrichtung etwa 50 m vor den Gefahrstellen. Auf einer Modellbahnanlage, auf der viel Wald angedeutet ist, macht sich das Signal bestimmt sehr gut aus.

Die Pfeif- und Durchläutesignale, die im Abstand von mindestens 100 und höchstens 350 m vor nicht bewachten oder nicht gesicherten Wegübergängen stehen, möchte ich noch erwähnen. Ihre Formen sind aus der Skizze 3 zu ersehen.

Ich habe versucht, die für den Modellbahnbetrieb wichtigen Signale, in Anlehnung an das Signalbuch (SB) der DR, nach bestem Wissen und eigenen Erfahrungen zu erklären. Dabei habe ich bewußt mehrere noch im SB angeführte Signalarten weggelassen. Das Kapitel ist mit dieser Folge noch nicht erschöpft. In der nächsten und letzten Fortsetzung behandle ich eingehend die Tageslichtsignale und streife dabei die Lok- und Zugsignale. Als Abschluß dieser Abhandlung stelle ich die verschiedenen Begriffe der Haupt- und Vorsignale, ihren Verwendungszweck, ihre Bedeutung im Rahmen des gesamten Sicherungswesens bei der Deutschen Reichsbahn und vergleichsweise mit dem Modellbahn-Sicherungswesen in den Vordergrund. (Fortsetzung folgt)

K. We. . .

GESPRÄCHE AM LADENTISCH

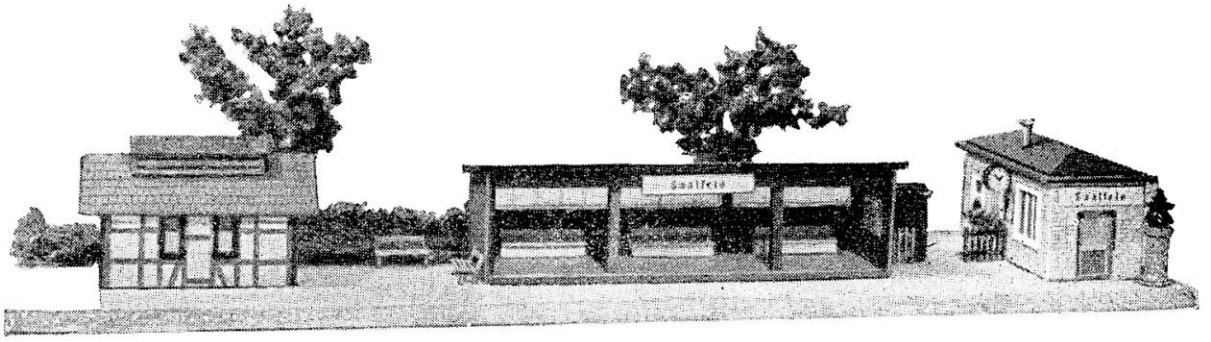
Br.: Guten Tag Kollegin Christa, ich denke doch, daß wir uns - obwohl jetzt gerade Saison ist - doch noch etwas theoretisch vorbereiten können.

Chr.: Wir haben uns bis jetzt hauptsächlich über die uns zur Verfügung stehenden Trafos und eine Anzahl von Triebfahrzeugen unterhalten. Es ist deshalb an der Zeit, daß wir uns etwas über das recht reichhaltige Zubehör unterhalten.
Obwohl die meisten unserer Kunden gewisse Vorstellungen über die zukünftige Gestaltung ihrer Modellbahnanlage haben, ist es doch ratsam, wenn wir als Verkäuferinnen auch gleichzeitig gute Kundenberater sind.

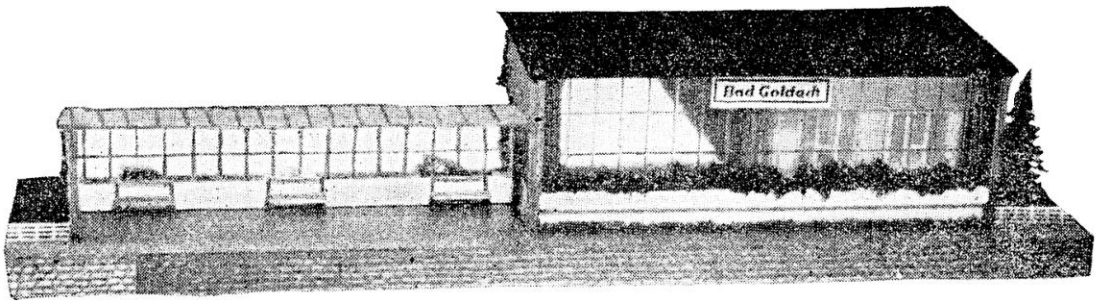
Br.: Das jetzt vorliegende Gleisplanheft für etwa 54 Anlagen für Piko- und Pilz-Gleismaterial (Autorenkollektiv - Transpress-Verlag) gibt unseren Kunden und auch uns viele Hinweise, welches Material für eine bestimmte Anlage notwendig ist.

Chr.: Wir können außerdem mit Hilfe dieses Heftes auch unseren Lagerbedarf an bestimmten Gleisstücken ersehen und werden in Zukunft weniger Fehldispositionen an Teilschienen treffen.
Weiterhin finden wir hier Erläuterungen über den sinnvollen Einbau von Funktionsgleisstücken, wie Unterbrecher-, Trenn- und Kontaktgleisen sowie Weichen.
Gerade durch den Einbau von Weichen und damit verbunden auch Trenn- und Unterbrecherschienen gewinnt eine Anlage erst an Bedeutung. Solche Anlagen wie die des Herrn Zeppmeise (siehe „Der Modelleisenbahner“ Heft 7/63) sind doch nicht das Richtige, um die Lust zum Spiel mit der Modelleisenbahn zu erwecken.

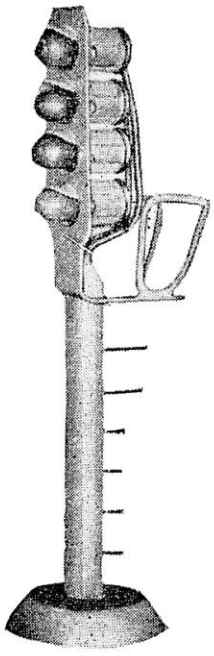
Wir halten deshalb ein sehr reichhaltiges Sortiment an Bahnhofsgebäuden, welche wohl das erste Zubehör ist, was wir unseren Kunden anbieten werden. Hier sind für jeden Geschmack und auch mit unterschiedlichen Preislagen vielfältige Modelle sowohl älterer als auch moderne Bahnhofstypen zu finden. Je nach dem gedachten Zweck der Modellbahnanlage empfehlen wir unseren Kunden einen kleineren Landbahnhof oder ein Empfangsgebäude in Form von Haltepunkten aus unserem Sortiment. Beispiel für einen Haltepunkt - siehe Bild 1, Beispiel für ein modernes Empfangsgebäude - siehe Bild 2. Um den Eisenbahnbetrieb entsprechend nachzuahmen, werden wir unseren Kunden dann als nächstes Signale empfehlen - siehe Bild 3.



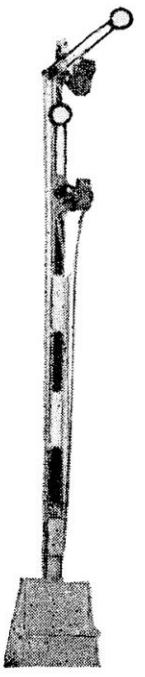
Haltepunkt Saalfels



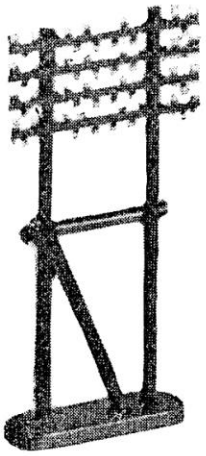
Bahnhof Bad Goldach



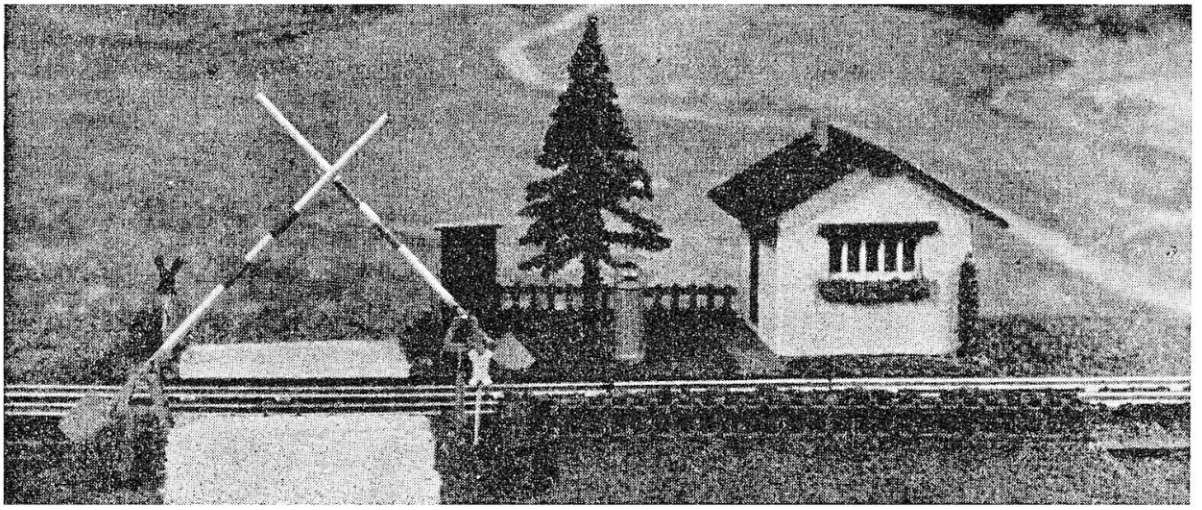
Für einfache Gestaltung von Anlagen verrichten Lichtsignale sehr gut ihren Zweck. Sie sind leicht anzuschließen und können mit Hilfe eines 8-poligen Wechselschalters gleichzeitig mit zum Streckenabschalten bei entsprechendem Einbau zweier Trenngleisstücke verwendet werden. Romantischer wirken selbstverständlich immer wieder die Formsignale. Wir haben in unserem Sortiment 1- und 2-flügelige Formsignale. Formsignale sind Signale, bei denen der Begriff durch Veränderung der Stellung des Signalflügels angezeigt wird - siehe Bild 4. Wir müssen unseren Kunden empfehlen zumindest Ausfahrtssignale zu setzen, das bedeutet, daß wir bei einem Betrieb in zwei Richtungen auf allen beiden Seiten der Bahnhofausfahrt je ein Signal setzen müssen. Bei Haltepunkten brauchen keine Signale gesetzt zu werden. Es genügt dann das Hinweisschild „Haltepunkt" (weiße Quertafel mit schwarzen Schrägstreifen).



Zur Erzielung von besonderen Effekten ist die Ausgestaltung der Fahrstrecke mit Telegrafen- oder Telefonmasten sehr reizvoll. In unserem Sortiment haben wir diese in verschiedenen Ausführungen - siehe Abbildung 5. Für die Kunden, die eine Anlage nicht ortsfest, d. h. auf eine Platte aufbauen, sind die Paletten-Ausstattungsstücke der Firmen Kuhnert und VEB Olbernhauer Wachsblumenfabrik sehr zu empfehlen, ebenfalls die Tunnel- und Geländestücke der Firma

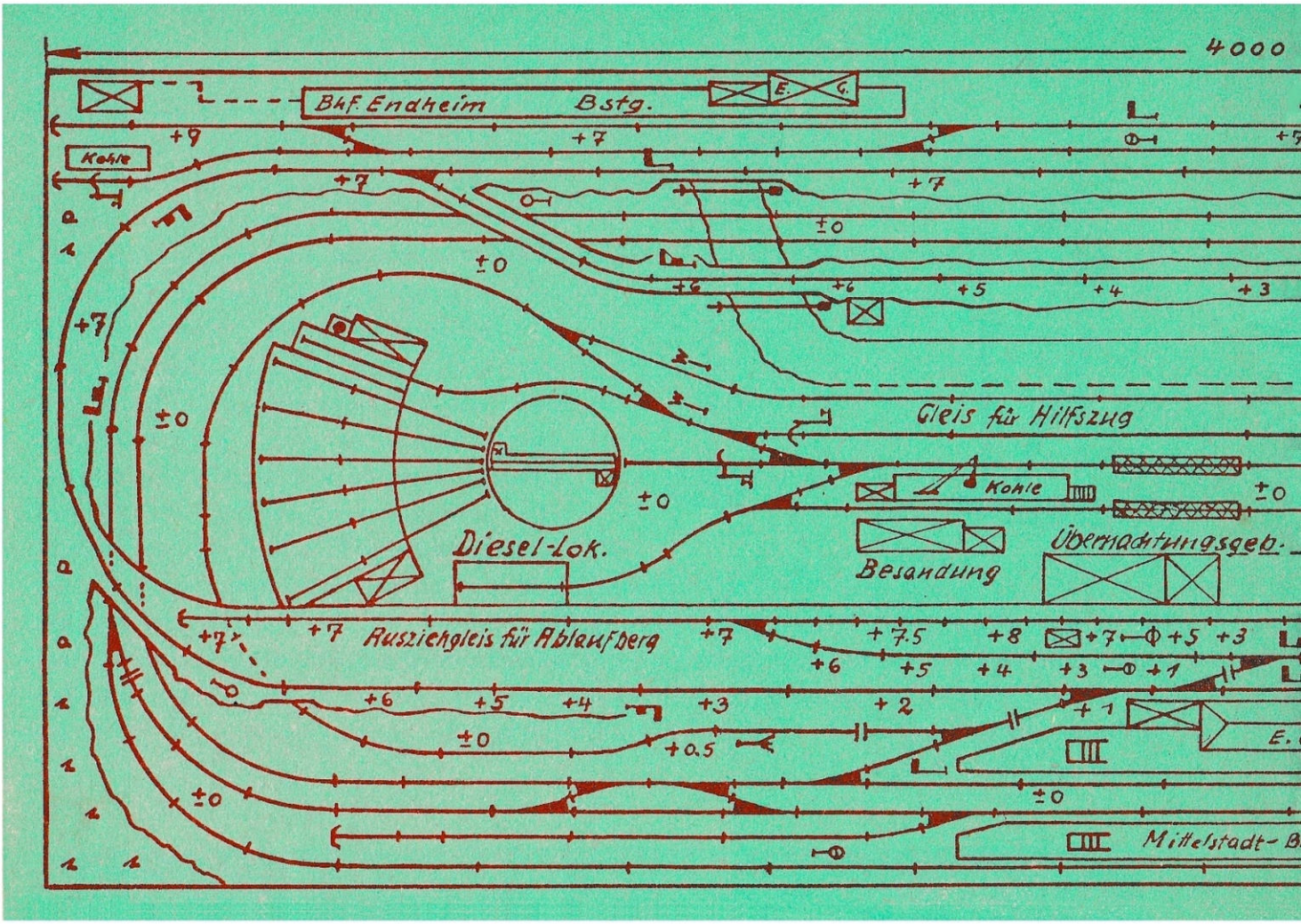


Klötzner. Man kann mit Hilfe dieser Artikel in wenigen Minuten sehr schnell eine Modellbahnlandschaft andeuten.
Für eine ortsfest aufgebaute Anlage werden durch den Einbau der verschiedensten Arten von Lampen wirkungsvolle Effekte erzielt. Gerade unser Lampensortiment ist so reichhaltig, daß für jeden gedachten Verwendungszweck entsprechende Lampen, wie Straßenlaternen in Form von alten Kandelabern, aber auch modernen Peitschenlampen zur Verfügung stehen. Die Bahnhofsanlage selbst wird in Anlehnung an das Original selbstverständlich mit Gittermastlampen ausgestattet.
Ich hatte vorhin erwähnt, daß zur Sicherung der Zugfolge an der Bahnstrecke Signale aufgestellt werden sollten. Zur Sicherung des übrigen Straßenverkehrs gegenüber dem Zugverkehr dienen die bewachten Bahnübergänge. Als bewachte Bahnübergänge bezeichnen wir solche, wo die Straße gegenüber der Bahn mit Schrankenbäumen abgesichert wird.



Selbstverständlich werden diese Schranken ebenfalls wie die Signale elektro-mechanisch betätigt.
Für die einfacheren Ansprüche haben wir auch Schranken, die von Hand bedient werden. Bei allem elekto-mechanischen Modelleisenbahnzubehör ist Voraussetzung, daß wir uns mit der Bedienung bzw. den elektischen Anschlußmöglichkeiten eingehend vertraut machen. Das können wir nur, wenn wir die beigefügten Bedienungsanleitungen eingehend durchlesen und uns selbst mit den Funktionen des elektro-mechanischen Zubehörs vertraut machen, indem wir dieses selbst ausprobieren. Nur so können wir dann unseren Kunden richtige Hinweise geben und das Vertrauen unserer Kundschaft erwerben.
Eine Vorführeinrichtung ist oberstes Gebot für den Verkauf von Modellbahnartikeln.

Fortsetzung Seite 20



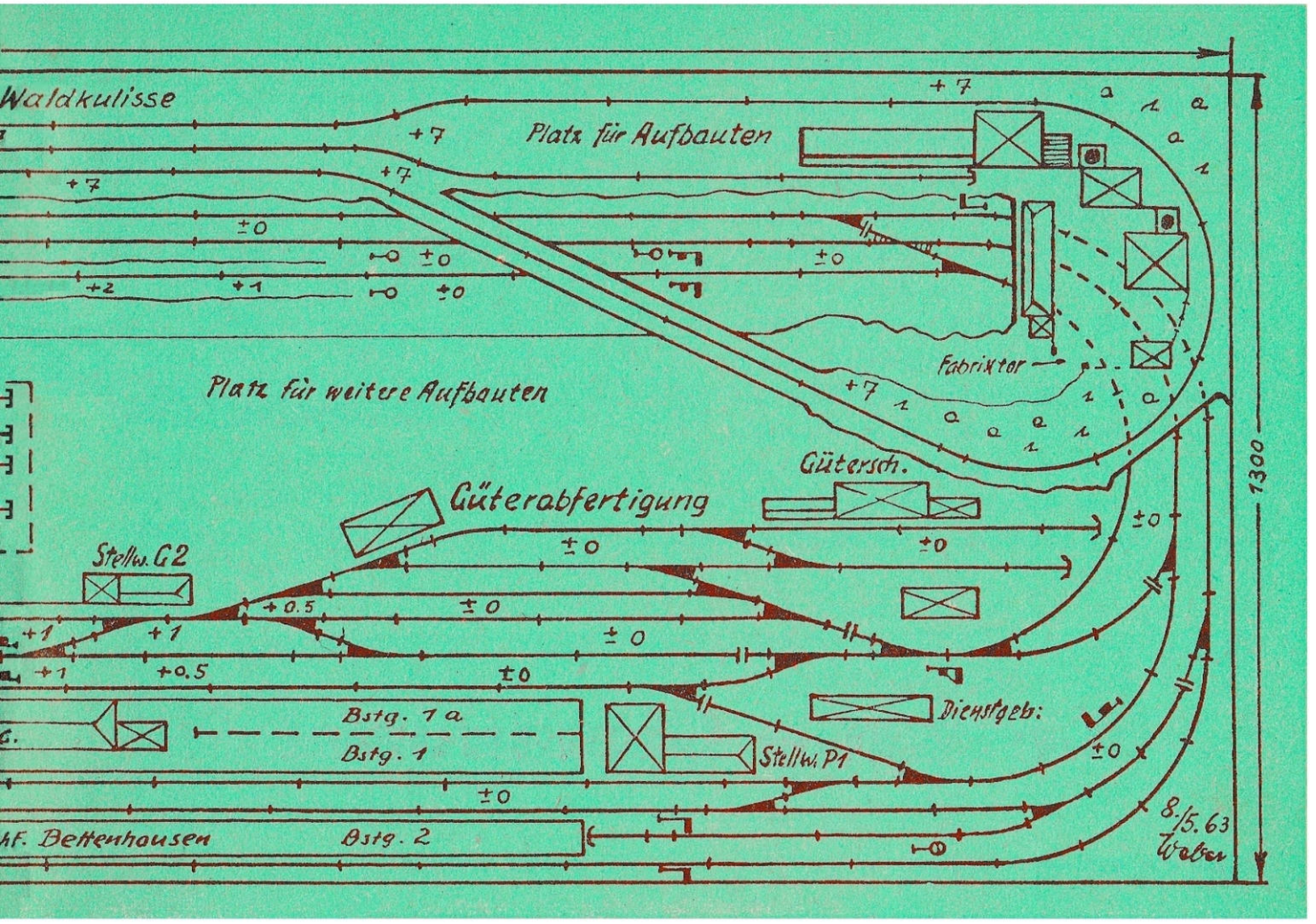
GLEISPLAN EINER TT-ANLAGE 4.00 x 1.30 m „BETTENHAUSEN" MIT VIELEN MÖGLICHKEITEN

Dieser Gleisplan zeigt, wie schon viele Versuche mehrerer TT-Modellbahnfreunde, daß eine TT-Modelleisenbahn im Maßstab 1 : 120 genau wie Bahnen anderer Spurweiten – wenn nicht gar vorteilhafter – für Lehr- und Versuchszwecke geeignet ist. Die Anlage „Bettenhausen" ist aber auch als Ausstellungsanlage bestens zu gebrauchen, da ohne jede Wartung 3 Züge laufend verkehren können und unabhängig davon ab und zu ein „richtiger" Rangierbetrieb über Ablaufberg, im Güterbahnhof oder dem Bahnbetriebswerk (Bw) vorgeführt werden kann. In bahntechnischer Beziehung ist alles, wie auf einem mittleren Bahnhof des großen Vorbildes, vorhanden. Ein unabhängiger Fahrbetrieb auf jedem Stromkreis, sowie Übergang von einem zum andern ist ohne weiteres möglich. Neben allem Bahnhofszubehör mit großen Bahnsteigen hat diese Anlage lange, freie Strecken – die sich ja jeder Modelleisenbahner wünscht – für den Einsatz langer Zugeinheiten. Das Naturgegebene bleibt bestens gewahrt!

Benötigtes Industriematerial:

An Gleismaterial werden ausschließlich die seit langem bewährten Zeuke-Erzeugnisse verwendet.

Weichen: 23 Stück 159/109 R, 24 Stück 159/109 L,
Kreuzung: 1 Stück 159/112,
Entkuppl.-Schiene: 1 Stück 159/142 (evtl. mehrere zum Abkuppeln der Loks an den entsprechenden Stellen), **Prellbock:** 12 Stück 159/110,
Gerade Schienen: 155 Stück 159/103 2/1, 36 Stück 159/101 1/1, 39 Stück 159/105 1/2, Ausgl.-Schienen 3 Stück 159/106, Anschl.-Schienen 6 Stück 159/107 (evtl. nur 5 Stück).



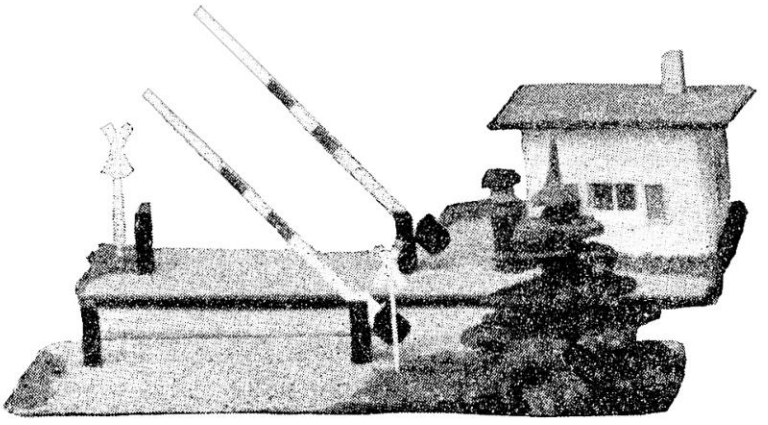
2. Preis des Preisausschreibens

Gebogene Schienen: 17 Stück 159/104 2/1 572 Kreis, 20 Stück 195/102 1/1 572 Kreis, 53 Stück 159/143 1/1 660 Kreis.

Signale: Am besten eignen sich Formsignale. Zweiflügelsignale müssen so beschaffen sein, daß jeder Flügel besonders geschaltet werden kann. Das ist notwendig, um einen, dem Vorbild entsprechenden Betrieb, ablaufen zu lassen! Die sehr zierlich gehaltenen Dietzel-HO-Signale, die man versenken oder kürzen kann, eignen sich am besten dazu.

Material zum Selbstbasteln: In letzter Zeit sind recht brauchbare TT-Lokschuppen verschiedener Firmen (Scheffler, OWO, TeMos) herausgekommen. Wer einen größeren Rundschuppen benötigt, muß zur Selbsthilfe greifen. Das Basteln eines solchen macht viel Spaß. TT-Drehscheiben sind leider noch nicht auf den Markt gekommen. Wer unbedingt eine Drehscheibe, die leicht anzufertigen ist, braucht, den verweise ich auf meinen Artikel „Leichte Konstruktion einer Drehscheibe" im Heft 2/1962 des „Signal", Seite 29. Eine Drehscheibe ist nicht unbedingt notwendig, wenn man eine Verbindung herstellt, z. B. von einem der Bw-Auszugsgleise etwa zum Freiladegleis des Güterbahnhofes. Allerdings ist zu berücksichtigen, daß es sich hierbei um eine Kehrschleife handelt. Auf jeden Fall ist es wichtig, daß die Loks gewendet werden können, um in jeder Richtung mit dem Schornstein nach vorn fahren zu können! Noch ein paar Worte über die Gleislänge der Anlage. Die gesamte Schienenlänge beträgt 65 m, das wäre umgerechnet eine Strecke von 8,8 km des Vorbildes. Von Leipzig-Gohlis über Möckern, Leutzsch bis Leipzig-Plagwitz! **K. We . . .**

Deshalb ist an meinem Arbeitsplatz stets griffbereit ein aufmontiertes Gleis von etwa einem halben Meter und Zuleitungen für Zubehör vorhanden. Die Zuleitungen als auch die Probierstrecke sind immer am Transformator angeschlossen. Ich empfehle Ihnen, Kollegin Brigitte. daß Sie sich einige Bedienungsanleitungen für die aufgezählten elektro-mechanischen Zubehörartikel durchlesen und diese selbst ausprobieren, damit Sie nachher den Kunden gegenüber sicher auftreten können. Damit möchte ich mich heute von Ihnen verabschieden. Ich hoffe, daß wir uns im Jahre 1964 weiter unterhalten können.



W. Müller

Gefragt – Geantwortet

Sind wir auf dem richtigen Wege?

Herr Axel Richter, Kahla/Thür. Burg 7, schreibt u. a.: „Seit ich von der Existenz der Zeitschrift „Das Signal" Kenntnis habe, bin ich auch eifriger Leser derselben. Es gibt nur wenige Zeitschriften, wo Produzenten, Handel und Verbraucher so freimütig über ihre Probleme des gleichen Interessengebietes diskutieren".

Wir freuen uns, daß Herr R. den von uns beschrittenen Weg für richtig hält. Aber wir hätten auch sehr gern von den anderen Lesern einmal gehört, wie ihnen unsere Zeitschrift gefällt. Vielleicht können wir dabei manch kritischen Hinweis erhalten. Wenn uns auch schon wiederholt geschrieben worden ist, daß wir mit der Wahl unserer Themen auf dem richtigen Wege sind, so haben doch nur wenige Leser uns ihre Meinung zur Gestaltung und zum Aufbau unserer Zeitschrift wissen lassen. Wir würden uns freuen, auch darüber einmal Lesermeinungen zu hören.

Wir wollen helfen

Lothar Kadelbach, Hohenroda Kr. Delitzsch, Straße der Jugend Nr. 29, ist 13 Jahre alt und hat bereits vor 5 Jahren eine Eisenbahn bekommen. Dies läßt er uns in seiner Zuschrift wissen und klagt gleichzeitig sein Leid darüber, daß er sie immer nur auf einem Ausziehtisch aufbauen kann und trotz aller Bemühungen nicht in der Lage war, eine Platte für den Aufbau seiner Eisenbahn aufzutreiben.

Gleiche Nöte in anderer Form hat Herr Werner Galle, Elsterwerda, Lessingstr. 9. Er teilt uns mit. daß zwar der große Kreis der Modelleisenbahner mit dem Angebot in Preßstoffartikeln schon sehr zufrieden sein könnte. Er meint, daß dieses der Kreis der Modellbastler auf dem Gebiet des Schiffsmodell-, Flugzeug- und Automodellbaues noch nicht behaupten kann, wobei die Modellbaukästen für Schiffs- und Flugzeugmodelle nicht mit gemeint sind. Er macht sich deshalb zum Sprecher der Schiffsmodellbauer, deren Kreis zwar

nicht so groß ist, wie der, der Modelleisenbahnbastler, die aber trotzdem ebenfalls zu den dankbaren Käufern gehören möchten, wenn sie in ihrer Bastelleidenschaft entsprechend unterstützt würden. Diese benötigen zum Beispiel: Schiffsschrauben, Anker, Rettungsringe, Positions- und andere Lampen, Antennen und Radarschirme, Spillköpfe, Trossentrommeln, Motoren, Absperrschieber mit Spindel und Handrad, Windenteile, Treppen, Leitern, Steuerräder, Steuersäulen usw. Ob all diese angeführten Artikel im Handel schon zu haben sind, können wir nicht genau sagen. Aber wir wissen, daß sowohl Platten für Modelleisenbahnen wie auch Schiffsmodellbau-Zubehör von der HO, VST für Bastlerbedarf, Leipzig C1 Querstr. 27, geführt werden.

Was sagt die Konsumgenossenschaft Forst/Lausitz?

Herr Horst Hauschild, Forst/Lausitz, Mauerstr. 3, bringt uns u. a. sein Mißfallen zum Ausdruck, indem er die Zustände in der Spielwaren-Abteilung des Konsums kritisiert. Er schreibt uns: „Wir haben hier 3 Spielzeuggeschäfte, HO, Konsum und die Firma Karl Hammer. Wenn Sie im Konsum zur Spielwaren-Abteilung wollen, so müssen sie warten, bis einmal eine Verkäuferin Zeit hat, denn die Spielwaren-Abteilung liegt eine Etage höher und ist immer abgeschlossen.

Wir haben hier eine Leserzuschrift speziell herausgegriffen. Aber die Mitteilungen aus unserem Leserkreis lassen immer wieder erkennen, daß der hier dargelegte Fall keine Einzelerscheinung ist. Der Konsumgenossenschaft Forst werden wir ein Belegexemplar dieses Heftes übersenden und erwarten eine entsprechende Stellungnahme. Gleichzeitig verbinden wir damit die Hoffnung, daß es nicht notwendig sein wird, weitere Einzelhandelsbetriebe auf Grund der von ihrer Kundschaft geschilderten Unzulänglichkeiten zu kritisieren. All denen, die sich gegebenenfalls angesprochen fühlen, möchten wir nochmals sagen: Modelleisenbahnen und Spielwaren werden nicht nur zu Weihnachten gewünscht, sondern müssen auch in der übrigen Zeit des Jahres immer im Angebot sein.

Das Perspektivprogramm für Lokomotiven des VEB Piko

Herr Armin Körner, Leipzig N 24, Bergerstr. 2, ist uns Lesern nicht ganz unbekannt, denn er hat bereits wiederholt kritisch zu den Problemen des Modelleisenbahnbaues Stellung genommen, und wir haben auch z. T. seine Zuschriften veröffentlicht. In seinem heutigen Brief geht er u. a. auf folgendes ein. Er schreibt: „Ich habe überhaupt den Eindruck, daß es in punkto „Lokomotiven" entweder kein oder nur ein sehr dürftiges Perspektivprogramm gibt und auch keine gut durchdachte Zielstrebigkeit dahinter steht. Ich könnte mich jedesmal aufregen, wenn ich die belgische Diesellok in jeder Schaufensterauslage angeboten sehe wie Sauerbier, aber eine deutsche Schnellzuglok gibt es nicht. Wo bleibt denn die BR 01 oder BR 03? Warum gibt es die E 18 nur in Westdeutschland? Wann denkt man an die zu Dutzenden auf unseren Strekken fahrende E 11?

Es mag daran liegen, daß der VEB Piko bis zur nächsten Bahnstrecke nur per Hubschrauber kommt und elektrische Triebfahrzeuge nur aus der Literatur kennt. Ein Leipziger, der täglich alle drei Traktionsarten der DR in praxi sehen kann, ist da vielleicht zu verwöhnt".

Hierzu müssen wir sagen, daß wir als Großhandel sehr wohl auch das Ohr am Verbraucher haben. Dazu dient nicht nur unsere Bedarfsforschung, die wir über den einschlägigen Einzelhandel betreiben, sondern es helfen uns auch die Zuschriften, die wir durch die Veröffentlichung unseres Informationsdienstes erhalten. Aber auch das von uns anläßlich der Leipziger Frühjahrsmesse 1963 durch-

geführte Forum der Modelleisenbahner hat uns wertvolle Hinweise gegeben (siehe unseren Bericht dazu im Heft 6/63 auf den Seiten 8 bis 13). Die Erkenntnisse, die aus all den vorstehenden Untersuchungen gewonnen werden, haben ihren Niederschlag im Forderungsprogramm gefunden, welches wir gegenüber der Produktion erstellt haben. Einen Ausschnitt daraus finden Sie in dem vorerwähnten Artikel auf den Seiten 8-13 dieses Heftes. Wir können nur immer hoffen, daß die Produktion im Rahmen ihrer Möglichkeiten diese Forderungen akzeptiert. In diesem Zusammenhang wollen wir folgende Ausführungen nicht unerwähnt lassen:

„Erzählen Sie uns doch einmal, wie man bei Piko arbeitet, wie man sich zu all diesen Problemen stellt. Fragen Sie nicht nur den Werkleiter und den Absatzleiter oder kaufmännischen Direktor. Sprechen Sie mit den Konstrukteuren, Zeichnern, Vorrichtungsbauern und sonstigen Produktionsarbeitern über die oft aufgeworfenen Fragen, und legen Sie die Ergebnisse Ihren Lesern zur Diskussion vor. Mal sehen, was dabei alles herauskommt, zumal es wirklich interessant wäre, einmal einen tieferen Einblick in die Produktionsstätten des VEB Piko, der doch trotz aller genannten nicht gelösten Fragen zumindest ein hervorragendes Wagenmaterial liefert, zu bekommen.

Vielleicht tut man den dortigen Kollegen im gewissen Maße Unrecht mit solchen „Mekkereien", nur weil einem der nötige Überblick fehlt. (Trotzdem habe ich meinen Groll)."

Wir haben uns zwar schon oft mit den erwähnten leitenden Mitarbeitern des Betriebes auseinandergesetzt. Aber eine Aussprache am Arbeitsplatz der Produktionsarbeiter haben wir noch nicht durchgeführt. Vorgenannte Zeilen wer en uns jedoch Anlaß sein, daß wir im Rahmen eines Berichtes über den VEB Piko uns auch mit den Produktionsarbeitern austauschen werden. Das Ergebnis und den Bericht werden wir im ersten Heft des Jahres 1964 veröffentlichen.

Abziehbilder für Modelleisenbahner

Im Heft 4/63 hatten wir angekündigt, daß wir uns mit den in Frage kommenden Herstellerbetrieben zwecks Produktion bestimmter von Modelleisenbahnbauern gewünschten Abziehbilder in Verbindung setzen wollten. Wir möchten Ihnen heute mitteilen, daß dies keinesfalls vergessen worden ist. Leider können wir Ihnen aber noch kein konkretes Ergebnis mitteilen, da die nötigen Absprachen noch nicht abschließend geführt sind.

Diese Mitteilung wird zwar viele nich gerade erfreuen. Trotzdem glauben wir, daß es ein gewisser Trost sein wird, wenn wir Ihnen bereits heute verraten, daß im Heft 8/1964, welches Ende Februar 1964 erscheint, ein Kunstdruck mit farbigen Signalzeichen der DR im Maßstab 1:87 beiliegen wird. Diese Signalzeichen sind für unsere Bastler zum Ausschneiden und zur Verwendung beim Bau einer Anlage gedacht. Wir hoffen, daß wir Sie in den weiteren Heften ebenfalls mit derartigen kleinen Überraschungen erfreuen können.

Und wiederum stehen Rekowagen zur Diskussion

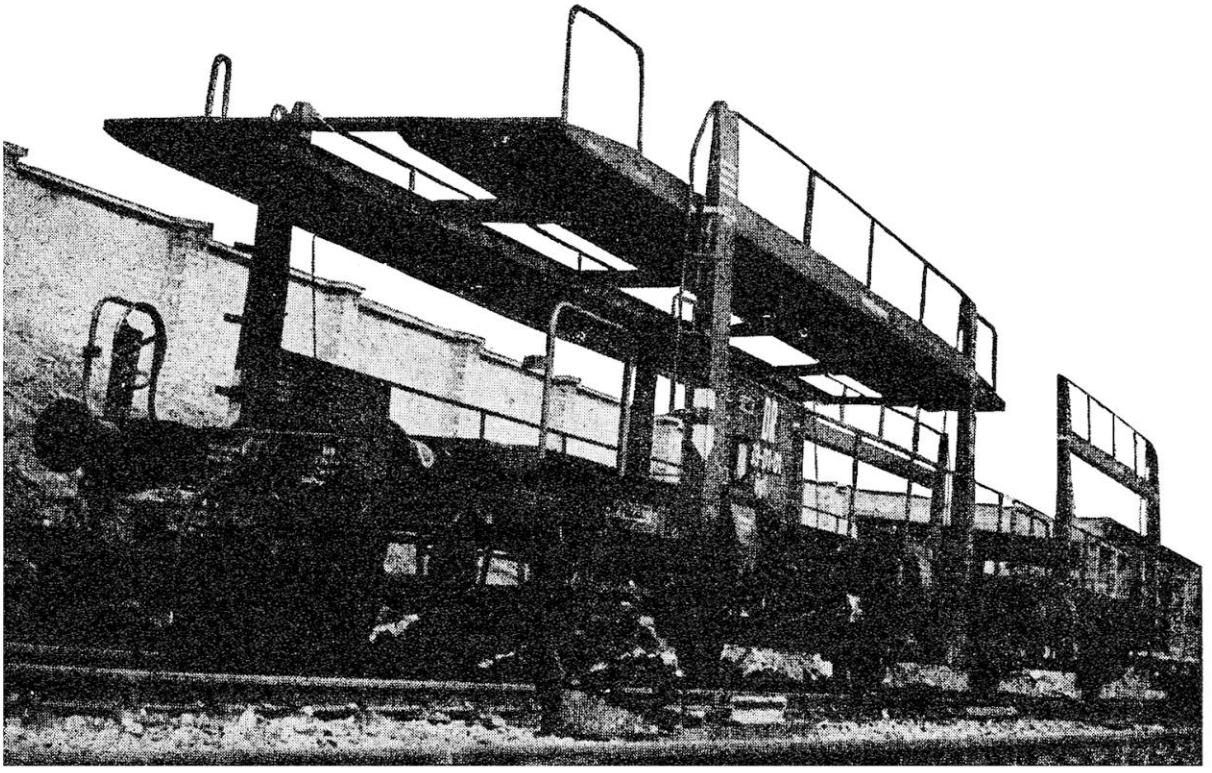
Ein Leser, der seine Anschrift zwar der Redaktion des „Signals" genannt hat, diese aber zunächst nicht veröffentlicht wissen will, schreibt uns:

„Mit Interesse beobachte ich schon seit geraumer Zeit die Meinungen von Modelleisenbahnern und Industrie zum „Fall Rekowagen". Dieser alte „Preuße" wird ja von verschiedenen Leuten direkt zum Problem gemacht. Teils bringen Leser in Ihrer Zuschrift durchaus brauchbare Lösungen, zum anderen stellt aber auch das DAMW, Erfurt überspitzte Anforderungen. So zum Beispiel, daß diese Fahrzeuge nicht vorbildgerecht gefahren werden könnten.

Das erste Problem ist die Mittelachse. Nun, andere haben es als Bastler gelöst, warum sollte es der Industrie und ihren Konstrukteuren nicht gelingen, ein solches Fahrzeug serienreif zu entwickeln. Warum aber denn durchaus den 3-Achser bauen? Im Raum Stralsund und Berlin verkehren diese Wagen auch als 2-achsige Fahrzeuge. Der lange Abstand ist doch kein Problem oder etwa doch? Der zweite Einwand heißt dann: die Fahrzeuge können nicht Puffer an Puffer und Wulst an Wulst gefahren werden. Dem möchte ich nur alle anderen Reisezugwagen gegenüberstellen. Wie sieht es denn da aus? Wem stört es denn im DAMW, daß die wirklich guten Oberlichtwagen der Firma Schicht keine Faltenbälge besitzen und dadurch optisch sehr große Wagenabstände entstehen? Beim Rekowagen wäre dieser Abstand stark zu reduzieren. Sollte jetzt ein Betrieb oder gar die Kollegen vom DAMW sagen, „Meckerer, erst beweisen". Nun, ich bin in der Lage, ein von mir selbst konstruiertes Fahrzeug 2- und auch 3-achsiger Ausführung auf den Tisch zu stellen."

Sollten diese Hoffnung versprechenden Ausführungen nicht Anlaß sein, daß sich die Produzenten und hier wieder speziell der VEB Piko, Gedanken machen und auf das unterbreitete Angebot zurückkommen. Vielleicht können wir dann in einem unserer nächsten Hefte die Diskussion über den Rekowagen beenden und allen interessierten Modellbahnfreunden wissen lassen, daß ein solcher produziert wird und im Handel zu erhalten ist.

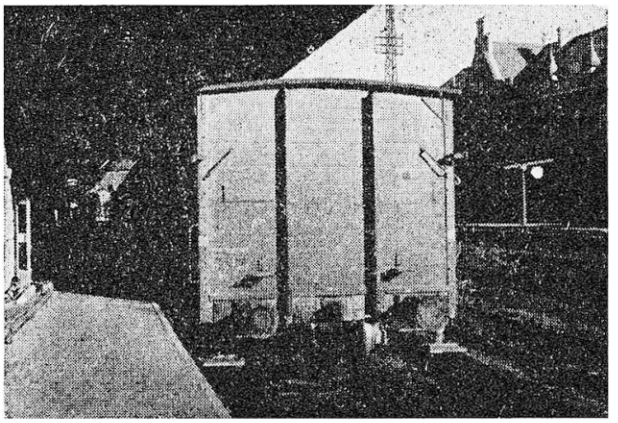
G. Bähr



Das Modell dieses Autotransportwagens der DR ist im Handel allerdings mit 8 PKW's unter der Artikel-Nr. 108/774 zum Preise von 14,50 DM erhältlich.

kleine Tips, große Wirkung

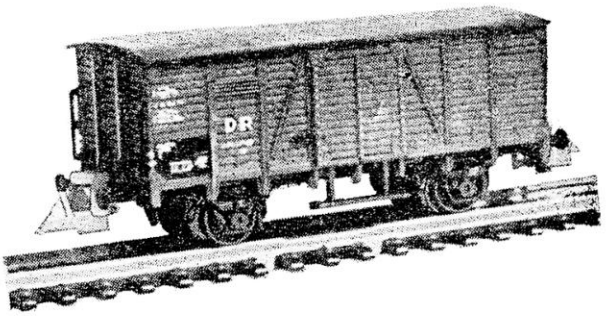
BASTELÜBUNG FÜR UNGEÜBTE TT-FREUNDE



Neulich traf ich den Modellbahnfreund Fritz, einen begeisterten TT-Anhänger. „Ist ne ganz große Sache, mit TT," meinte er „nur - es müßte mehr Güterwagentypen geben, so beispielsweise den gedeckten Güterwagen mit Flachdach, der doch so häufig in Güterzügen zu sehen ist"! „Na, wenn du weiter keine Sorgen hast," erwiderte ich, „bau dir doch selber einen!" Er sah mich erstaunt an. „Nen ganzen Güterwagen?"- „Natürlich nicht, aber nimm einen Tonnendachwagen, entferne das Dach und-"- „Mensch, das ist eine prima Idee! Aber du weißt doch, ich habe gar kein Basteltalent!" „Ist ja auch gar nicht nötig," entgegnete ich, „denn das kann auch der Ungeübteste. Hör zu! Eine kleine Feile wirst du doch irgendwo auftreiben! Mit dieser feilst du nun geduldig die Wölbung an den beiden Seitenwänden des Tonnendachwagens so weit weg, bis du etwa die gleiche Höhe der Wände an den Längsfronten des Wagens erreicht hast. Damit du in deiner Begeisterung nicht zu viel wegfeilst, gebe ich dir hier das Bild nach dem du dich richten kannst, klar?" Modellbahnfreund Fritz nickte beifällig. „Ich werde es versuchen. Aber wie nun weiter?" - „Jetzt suchst du dir ein Stück Pappe, am besten festen Karton, etwa 6-8 Zehntel Millimeter dick, zeichnest dir das Dach mit den Maßen 67x26 mm auf und schneidest es aus. Dann biegst du das Dach so zurecht, daß es gut auf den Wagenwänden aufliegt, ohne das „Luftlöcher" zu sehen sind. Nun mischst du Nitrolack, nach Möglichkeit matten, so zurecht, daß eine graubraune Farbtönung dabei herauskommt - die Farbe ja nicht zu dick anrühren! - und spritzt mittels eines Haarlackzerstäubers, der in Drogerien erhältlich ist, die dünnflüssige Farbe auf das Pappdach. Natürlich kannst du das Dach auch mit einem feinen, weichen Pinsel vorsichtig und gleichmäßig streichen." - „Verstehe," nickte Fritz,

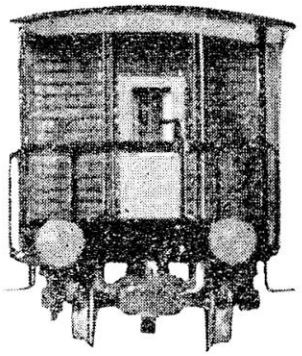
„scheint auch gar nicht so schwer zu sein. Und dann?“ - „Nun, dann streichst du etwas Duosan vorsichtig auf die Seitenwände des Wagens, nicht zu wenig, nicht zu viel, und klebst ganz einfach das Dach nach dem Trocknen der Farbe auf! Ja und dann, dann ist dein Flachdachwagen fertig! Übrigens“ - Ich brauchte nicht weiter zu sprechen, denn Modellbahnfreund Fritz stürmte, ohne sich zu verabschieden, davon. Ich wollte ihm nämlich noch das Bild eines solchen gedeckten Güterwagens mit Flachdach mitgeben. . . . Dafür zeige ich es Ihnen, vielleicht kann es Ihnen nützlich sein.

Wolfgang Hesse



Der umgebaute Flachdach-Güterwagen

MAN NEHME . . .

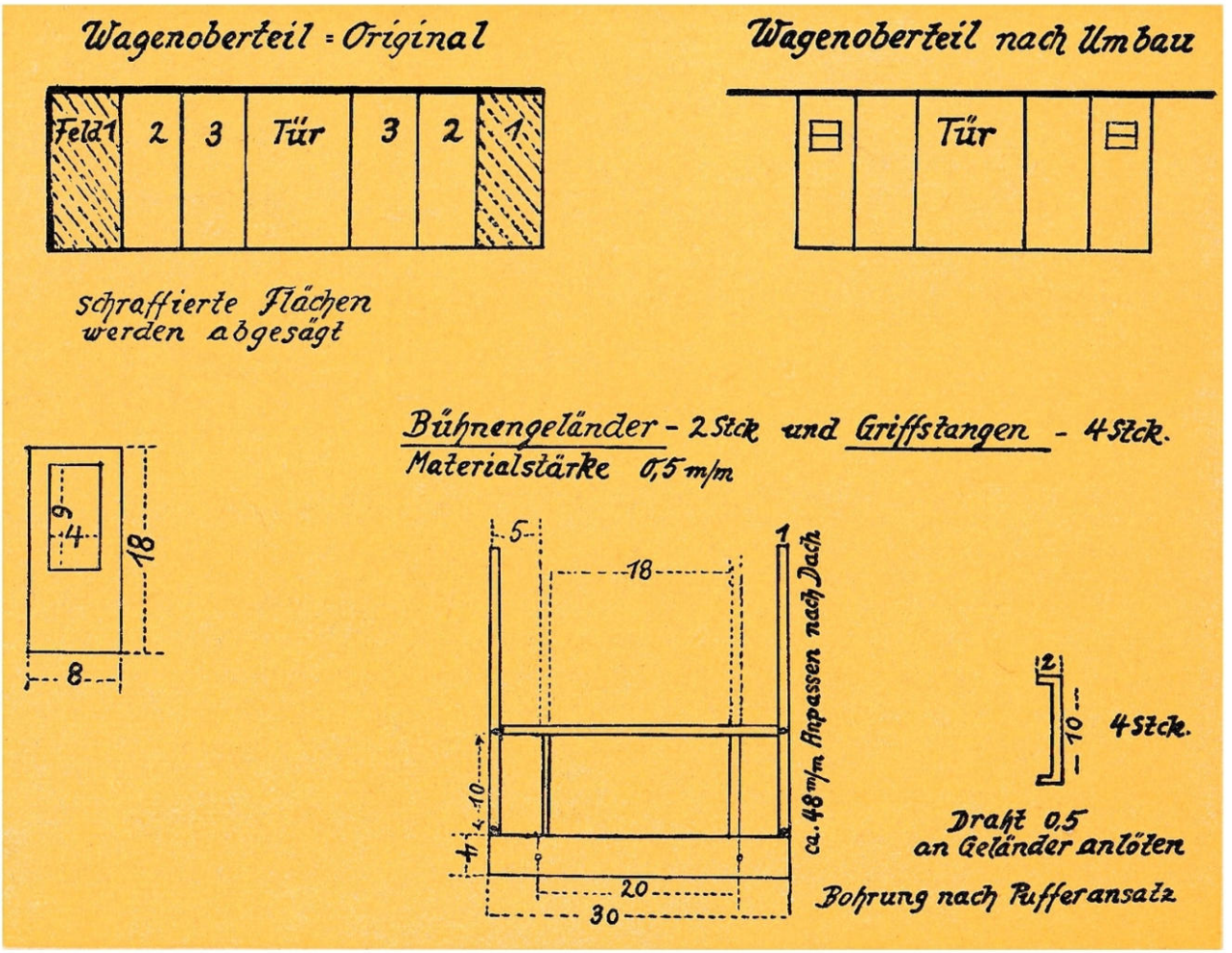


Man nehme – keine Angst – nicht Quirl, Mixbecher und Eiswürfel, sondern Laubsäge mit mittelfeinem Blatt, kleine Flach- oder Vierkantfeile, Spiralbohrer, Handbohrmaschine, OWO-Plastikkleber und vor allen Dingen etwas Geduld, gepaart mit einer Portion Selbstvertrauen. Sie werden sehen, so ausgerüstet geht das alles von selbst.
Nun beschaffen wir uns noch folgende Materialien und dann kann der Bau beginnen.

1. Einen Piko-Flachdachwagen GHG Art.-Nr. 108/761 a 5,30 DM.
2. 4 Fenster aus dem OWO Sortiment „Div. Einzelteile“ Art.-Nr. 109/2131.
3. 4 Pikowagenpuffer, erhältlich in Vertragswerkstätten.
4. Ein Stück Messingblech 0,5 mm.

Wenn kein Messing zur Verfügung steht, kann man auch eine andere Blechsorte, jedoch nicht stärker als 0,5 mm, nehmen. Auch Zeichenkarton oder ähnliches ist zu verwenden.

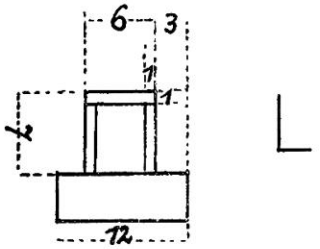
Nun mische man alle Zutaten nach Rezept gut untereinander und fertig ist ein Bauzugwerkstattwagen, wie er bei der DR oft zu sehen ist.
Doch jetzt genug der langen Vorrede und frisch ans Werk.
Als erstes zerlegen wir den Flachdachwagen in seine Einzelteile, wobei wir wie folgt vorgehen:
Die Achsen werden entfernt, lösen danach die beiden ziehbaren Zylinderkopfschrauben, heben das Oberteil ab, biegen die Laschen der beiden Kupplungshalter auf, ziehen diese mitsamt der Kupplung nach unten heraus und nehmen die Gewichtsplatte ab. Der nächste Arbeitsgang gilt dem Oberteil. Mit der Laubsäge entfernen wir nun die beiden Stirnwände des Wagens unmittelbar hinter dem Winkelprofil und schneiden vorsichtig die Stirnwand unter der Dachkante ab. Aber schön langsam sägen, nicht zu schnell, denn sonst schmilzt das Polystrol hinter dem Sägeblatt zusammen und wir brechen garantiert dieses weg. Der Schnitt an der Dachrundung muß sehr sorgfältig ausgeführt werden, da dies beim späteren Zusammenbau sehr wichtig ist. Nachdem Ihnen nun diese Arbeit so gut gelungen ist, ruhen wir nicht lange aus, sondern sägen schön in die Mitte der Stirnwände eine rechteckige Öffnung von 7 mm Breite und 18 mm Höhe von unten heraus. Auf diese wird eine Tür angebracht. Doch soweit ist es noch nicht. Nachdem wir nun die beiden Teile schön entgratet haben, wird auf jeder Seite des Oberteils das erste Feld hinter der Längsstrebe und oben am Dach sauber, mittels Säge, abgetrennt, und wiederum der Rest des Oberteils entgratet.
Alsdann entnehmen wir die 4 Fenster dem Einzelteilsortiment von OWO.
Diese weisen Außenmaße von 5 mm mal 7 mm auf.



Trittbrett 4 Stck

Materialstärke: 0,5 m/m

Alle Maße in m/m.



1 : 1

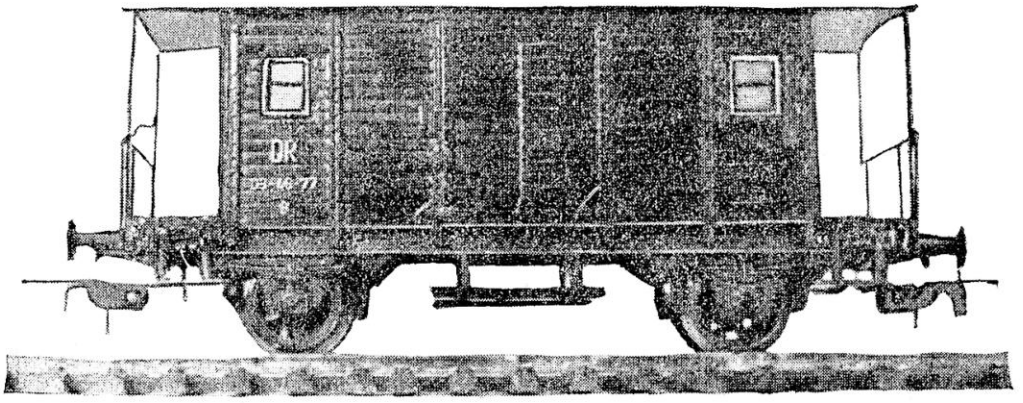
Rechtwinklig biegen

Nachtrag zu Heft 5/63
Artikel:
Kleine Tips - große Wirkung

Um den Bau des Oberlicht-Postwagens zu verbilligen, kann anstatt des Unterzuges eines Oberlicht - D - Zugwagens auch ein Unterzug aus 0,5 mm ∅ Draht angefertigt werden.

Die Fenster werden auf das jetzige erste Feld, früheres Mittelfeld, aufgelegt und die Außenkanten angerissen. Schön mittig auflegen. Ist dies geschehen, bohren wir mittels Bohrer in diese Rechtecke Loch neben Loch, ohne dabei den Anriß anzugreifen. Anschließend brechen wir das nunmehr perforierte Teil aus, feilen nach den angerissenen Rändern diese Öffnung auf Rechteckform so, daß die Fenster sich leicht einsetzen lassen und kleben diese ein. Nunmehr werden die Stirnwände wieder angeklebt, lt. Zeichnung die Türen zugeschnitten und auf die noch gähnend leeren Öffnungen geklebt. Die Fenster bekommen nun aus Zelluloid ihre Verglasung. Halt, aber nicht die Türfenster. Für diese fertigen wir uns noch Fensterrahmen an. Ein Stück gelbes Papier wird dahintergelegt und im Abstand von ½ mm kleiner als das Türfenster aufgerissen, mit Schere ausgeschnitten und hinter die Tür geklebt. Nun kann diese auch verglast werden. Das Oberteil wird nun beiseitegelegt und nach Zeichnung die Bühnengeländer aus Blech oder Zelluloid angefertigt. Die Puffer vom Unterteil entfernen wir nun und bohren die Löcher auf das Maß für die neuen Puffer auf. Das Gelände wird nun, nachdem die Pufferbohle noch glattgefeilt wurde, aufgelegt, und mittels der neuen Puffer befestigt.

Jetzt fertigen wir noch 4 Trittbretter, lt. Zeichnung, aus Blech oder Pappe an, kleben diese an die Längsträger des Fahrgestells und stecken probeweise das Oberteil auf.



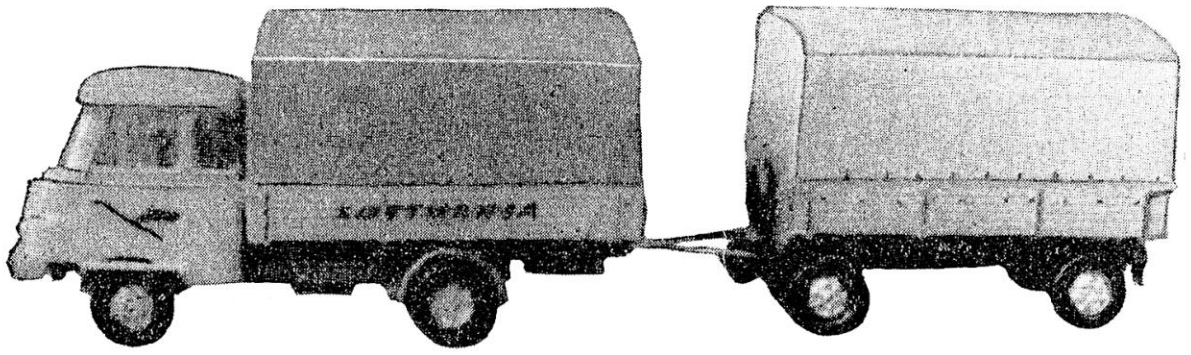
So sieht der fertige „old-timer“ aus

Den Raum zwischen Oberteil und Geländer bekleben wir noch mit etwas Papier oder Pappe, um die Schlitze im Boden zu verdecken, schneiden die Gewichtsplatte auf die Länge des Innenmaßes vom Wagenkasten, und der Zusammenbau kann beginnen. Vorher jedoch wird das Fahrgestell schwarz, der Wagenkasten grün und das Dach schwarzgrau gestrichen. Die Gewichtsplatte wird mit etwas Duosan auf den Boden geklebt, das Oberteil aufgesetzt und angeschraubt, die Achse wieder eingesetzt und der Wagen ist fast fertig. Als letztes nehmen wir uns nun die Kupplungshalter vor. Die 2 langen Lappen werden abgeschnitten, der Halter von oben glattgefeilt und unter dem Fahrgestell mit Duosan angeklebt. Der „neugebackene" Wagen kann nun unserem Bauzug beigestellt werden.
Sehen Sie, nun steht „ER" vor Ihnen und hat Sie hoffentlich davon überzeugt, daß die Bastelei mit der Eisenbahn gar nicht so schwer ist wie Sie dachten. In Kürze werde ich Ihnen noch einige andere Mixrezepte vorstellen und hoffe, daß auch diese Ihren Geschmack treffen. Sollten Sie jedoch von Ihrem Bauzugwagen ein Foto machen, würden wir uns sehr freuen, wenn wir es mal zu sehen bekämen.

Bis zum nächsten „Mixen" **Ihr Mimer**

Aus 1 mach 3

Heute möchte ich den Modellbahnfreunden einige Vorschläge unterbreiten, wie man aus vorhandenen und im Handel erhältlichen Modellen eine schöne Erweiterung des Fuhrparks unserer Modellbahn erzielen kann. Uns ist ja allen verständlich, daß die Industrie uns nicht alle Wünsche erfüllen kann. Dieser Umstand und der, daß der letzte Winter ziemlich lang währte, brachte mich zum Knobeln.
Also nahm ich ein Messer, eine Nadelfeile und die Laubsäge zur Hand und begann aus dem Grundmodell, Abb. 1, die 2 verschiedenen Versionen des Löschfahrzeuges und des Langholztransporters zu bauen.

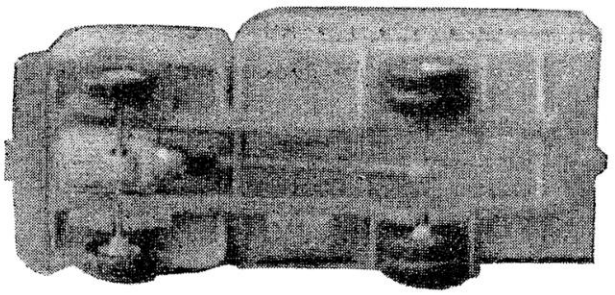


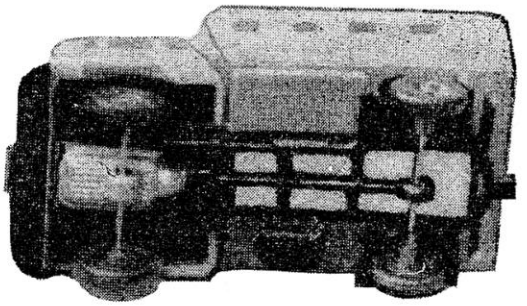
Beim Bau des Löschfahrzeuges richtete ich mich genau nach fotografischen Unterlagen. Ich benutzte als zusätzliches Material nur eine Modelltransportkiste aus Plaste (Beladegut PGH Eisenbahn-Modellbau Plauen. Die Red.)

Aus dem Kistenkörper wurde nach Wegfeilen der Holzmaserung der Schlauchbehälter. Aus dem Kistendeckel schnitzte und feilte ich den Spaten. Um die modellgerechte Bodenfreiheit herzustellen, wurde das Führerhaus angehoben.

Die Baufolge ist nun folgende:

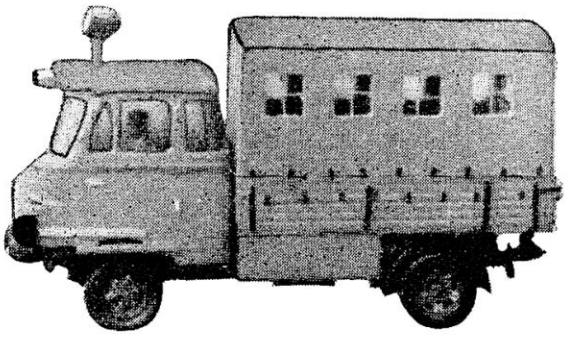
1. Lösen des Führerhauses vom Unterbau.
2. Lösen der Plexiglas-Fenstereinlage aus dem Führerhaus.
3. Anbringen der Blaulichtanlage 2 x sowie des Suchscheinwerfers.
4. Bohren eines 5-mm-Loches in das Fahrerhausdach über dem Beifahrer; dieses stellt die Aussichtsluke dar.
5. Lösen der Ladepritsche vom Chassis.
6. Verkürzen der Ladepritsche, der Plane und des Chassis nach Abb. 2.





7. Herstellung der 8 Fensteröffnungen durch Bohren von 4-mm-Löchern und Verfeilen derselben. Die Fensteröffnungen werden kreuzweise mit Zwirn und danr mit Zellophan hinterklebt.
8. Die vordere Stoßstange wird abgesägt, verfeilt und 2 mm höher stumpf angeklebt
9. Nachdem der Schlauchbehälter an die verkürzte Ladepritsche angeklebt wurde spritzt man mit einer Flitspritze das Fahrerhaus sowie die Ladepritsche signalrot.
10. Der Plexiglasfenstereinsatz wird wieder eingesetzt. Das Fahrerhaus und die Ladepritsche werden auf das vorbereitete Chassis aufgeklebt, die Plane aufgesetzt und verleimt.

Zum Schluß wird der Spaten befestigt und die Kühlerattrappe mit Silberbronze nachgemalt. Der Suchscheinwerfer bekommt einen gelben und die Blaulichter einen blauen Farbtupfen. Mit dünnem Draht kann man die Scheibenwischer andeuten.



BAU DES LANGHOLZWAGENS

Zuerst wird, wie beim Löschfahrzeug, das Fahrerhaus abgehoben. Das Dach sowie das Oberteil des Fahrerhauses werden mit Nitrofarbe bemalt. Wenn das Fahrerhaus z. B. blau ist, wird es hellblau gestrichen.

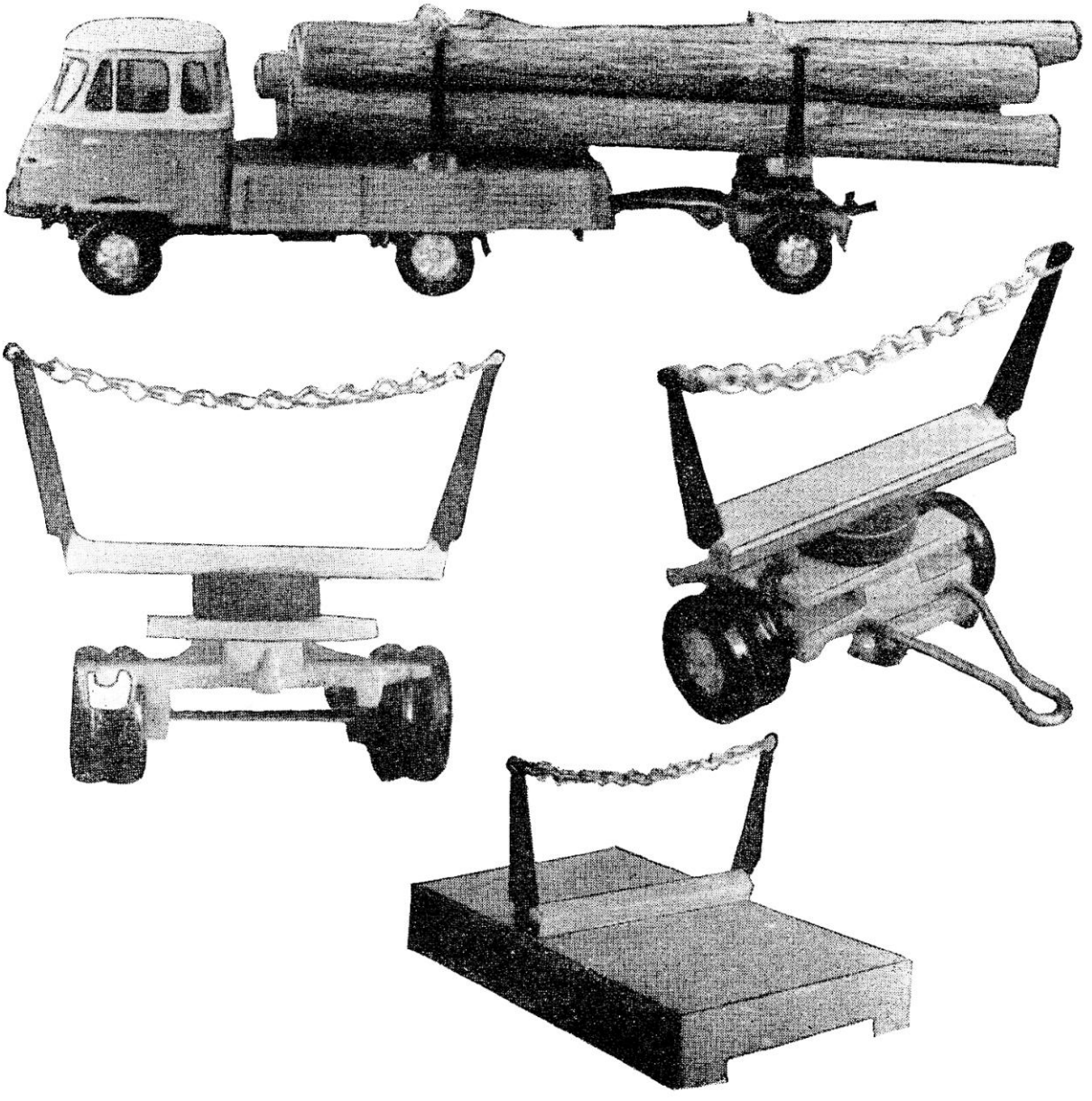
Die Stoßstange wird abgesägt, verfeilt und 2 mm höher wieder angeleimt. Nun kann man das Fahrerhaus wieder aufsetzen und die Scheibenwischer durch 2 kurze Drahtstücken andeuten.

Nun wird die Ladepritsche demontiert. Die 4 Stützen feilt man weg. An Vorder- und Rückwand werden je eine Aussparung gefeilt. Nun wird die Pritsche verkehrt auf das Chassis gepaßt und schon hat man einen LKW mit heruntergeklappten Seitenwänden. Der Nachläufer mit Drehgestell wird aus dem Unterteil des Anhängers angefertigt. Einzelheiten gehen aus den Abb. 4–8 hervor.

Als zusätzliches Material wurde von mir nur ein Armkettchen von meiner Schwester genommen. Von einem ausgedienten Güterwagen wurden die 4 Rungen verwendet. Die Rungenhalter sägte ich aus der Plane des Anhängers heraus. Der Anhängedrahtbügel wurde am Nachläufer beiderseits mit einem Tropfen Duosan arretiert, um ein Vorkippen zu verhindern.

Ich möchte hier noch der Herstellerfirma einen Hinweis geben: Wie wäre es, wenn man einen kleinen Baukasten herausbringen würde? Darin könnten enthalten sein: 1 Frontlenkerchassis sowie die verschiedensten Aufbauten, denn bei allen handelsüblichen Robur-Modellen wird dasselbe Chassis verwendet. Es wäre damit vielen Bastlern geholfen.

Erhard Gierth



Sie werden es kaum glauben, aber . . . !

. . . nachdem es 1834 einsichtigen Bürgern Nürnbergs gelungen war, eine Gesellschaft für den Bau der ersten deutschen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth zu gründen, gab das Bayrische Ober-Medizinal-Kollegium, bezeichnend für den Geist der damaligen Zeit, folgendes Gutachten ab:
„Die schnelle Bewegung muß bei den Reisenden unfehlbar eine Gehirnkrankheit, eine besondere Art des Delirium furiosum, erzeugen. Wollen aber dennoch Reisende dieser gräßlichen Gefahr trotzen, so muß der Staat wenigstens die Zuschauer schützen, denn sonst verfallen diese beim Anblick des schnell dahinfahrenden Dampfwagens genau derselben Gehirnkrankheit. Es ist daher notwendig, die Bahnstrecke auf beiden Seiten mit einem hohen und dichten Bretterzaun einzufassen."
Landesfürst und Regierung ließen sich aber erfreulicherweise hiervon nicht beeinflussen und erteilten dennoch den Auftrag zum Bau der Bahn.
Aber nicht nur in Deutschland vertrat man solche engstirnigen Auffassungen. Auch z. B. in Frankreich – obwohl dort bereits seit dem Jahre 1832 die erste französische Linie von St. Etiénne nach Lyon in Betrieb war – äußerte sich Minister Thiers anläßlich einer Vorlage zum Bau einer weiteren Eisenbahnlinie im französischen Parlament wie folgt:
„Wir haben einen hohen Grad der Zivilisation erreicht. Man schätzt das Menschenleben hoch, man möchte nicht gern das Leben der Menschen durch die Anlage neuer Bahnen aufs Spiel setzen."
Selbst noch 3 Jahre später, nachdem in Deutschland bereits die Strecken Nürnberg–Fürth und Leipzig–Dresden eröffnet und in Betrieb waren, war das Vorurteil gegenüber dieser neuen Einrichtung in breiten Kreisen noch immer nicht überwunden. Anläßlich der Eröffnung der Eisenbahnlinie Berlin–Potsdam im Jahre 1839 warnte Pfarrer Gossner in seiner Predigt seine Schäflein inständigst:
„. . . sich ja vor dem höllischen Drachen, dem Dampfwagen, um ihrer Seligkeit willen fernzuhalten."

Wir alle wissen heute, daß trotz vieler Vorurteile, Widerstände und Schwierigkeiten der Siegeszug der Eisenbahn in keinem Land der Welt aufzuhalten war. Wenn auch die Strecke Nürnberg–Fürth die erste deutsche Eisenbahnlinie war, so hat sie doch niemals die volkswirtschaftliche Bedeutung erlangt, wie die Strecke Leipzig–Dresden, die zwar als zweite erbaut, sich aber sofort über den stets nur lokal gebliebenen Charakter der ersteren, der sogenannten Ludwigseisenbahn, hinweghob.

Es ist interessant, in den alten Akten über die Entstehung der Leipzig–Dresdener Eisenbahn zu blättern. Nehmen wir z. B. den am 12. 5. 1835 erschienenen „Prospectus, die Eisenbahn von Leipzig nach Dresden betreffend", zur Hand, so stellen wir sehr bald fest, daß nicht „Gemeinsinn" und „Bürgertugend" die Triebkräfte waren, die die Geldgeber zum Bau der Eisenbahn Leipzig–Dresden veranlaßten, sondern – doch lesen wir im „prospectus" weiter –
„Capital, Actien, Reingewinn, Königliche Verwilligungen (gemeint sind damit Versprechungen seitens des Königs zu einer gegebenenfalls notwendigen Enteignung des für den Bau der Bahnlinie benötigten Grund und Bodens) freie Hand in Tariffragen, Forderung nach Einstellung des Postkutschenverkehrs von Leipzig nach Dresden, Übernahme der Salztransporte u. a. m."
Schon anläßlich der Vorbereitungen zum

Bau dieser Linie hatten die zukünftigen Aktionäre den zu erhoffenden Gewinn sehr gründlich berechnet. So hatten sie festgestellt, daß der Gesamtverkehr zwischen Leipzig und Dresden in beiden Richtungen in der Zeit vom 14. 10. 1832 bis 14. 10. 1833 sich wie folgt bezifferte:

„Personentransport: 7000 Personen mit der Eilpost, 1000 Personen mit der Fahrpost, 34 800 Personen mit Pferd, Wagen oder zu Fuß
Warentransport: 306 000 Zentner
Salztransport: 92 500 Zentner
Holztransport: 13 924 Zentner."

Und in einem Bericht des Eisenbahnkomitees von 1834 heißt es:

„Nicht die lange Dauer und die Kostspieligkeit des Materials, sondern Sicherheit gegen den Unwert der Aktien und eine möglichst hohe, gleich nach Vollendung der Bahn erreichbare Dividende und ein verhältnismäßiger Gewinn an den Aktien muß das Ziel sein, wonach verständige Unternehmer zu streben haben."

Im Herbst 1835 begannen die Arbeiten am Bau der Strecke Leipzig–Dresden. Am 24. 4. 1837 wurde die erste Teilstrecke Leipzig–Althen und am 7. 4. 1839 die gesamte Strecke Leipzig–Dresden eröffnet.

Obwohl in der Zwischenzeit auch die einheimische Industrie sich rasch entwickelt hatte, setzte man jedoch in die eigene Leistungsfähigkeit wenig Vertrauen, und so wurde der erste Zug auf dieser Strecke wieder von einer englischen Lokomotive, Komet genannt, gezogen, und auch von einem englischen Lokomotivführer geführt.

Dem Erbauer der ersten deutschen Lokomotive aus rein deutschem Material, dem Dresdner Professor Schubert, hatte man es verweigert, mit seiner „Saxonia" die Eröffnungsfahrt durchzuführen. So blieb ihm nichts anderes übrig, als aus Protest mit seiner Lokomotive dem Eröffnungszug hinterherzufahren. Und da man ihm auch einen Lokomotivführer verweigerte, so führte er sie selbst!

Das der „Saxonia" entgegengebrachte Mißtrauen erwies sich als völlig unbegründet. Sie war ihren 17 ausländischen Konkurrenten in jeder Weise ebenbürtig!

Von den Auswirkungen dieser neuen Strecke auf das gesamte Wirtschaftsleben hing die weitere Entwicklung des gesamten Eisenbahnwesens in Deutschland ab.

Was die erhoffte Dividende der Leipzig-Dresdner Eisenbahn anbelangt, so wurden die Erwartungen der Aktionäre nicht enttäuscht. Sie stieg von 4 % im Jahre 1839 auf 28,5 % im Jahre 1869. Das Geschäft war also im wahrsten Sinne des Wortes „rentabel"!

Das Mißtrauen, das dieser neuen Einrichtung anfangs noch entgegengebracht worden war, schlug nun ins Gegenteil um. Hören wir, was Wilhelm von Kügelgen in seiner Selbstbiographie über das allerorts entstehende Eisenbahngründungsfieber unter dem 31. 3. 1836 berichtet:

„Gesprochen wurde in ganz Leipzig fast nur von der Eisenbahn, für die ich in Wurzen schon große Anstalten zur Brücke über die Mulde sah. Ein paar Tage, bevor ich dort war, war in Leipzig die Subskription für die Chemnitzer Eisenbahn eröffnet worden; dabei ist der Andrang so groß gewesen, daß man, um Gedränge zu vermeiden, vor der Expedition zwei enge Barrieren hat ziehen müssen, so daß immer nur einer hinter dem anderen gehen konnte. Es sind an einem Tage, ich weiß nicht mehr wieviel, Millionen Aktien gezeichnet worden, vielmehr, als Geld gebraucht wird."

Der Ausbau des deutschen Eisenbahnnetzes erfolgte nunmehr in raschem Tempo. 1835 waren es ganze 6 km, 1840 schon 549 km, 1845 2300 km, 1850

6044 km, 1860 11 633 km und 1870 schließlich 19 575 km.

Die Zahl der in Betrieb befindlichen Lokomotiven stieg von 498 im Jahre 1850 auf 3485 im Jahre 1870.

Betrachten wir abschließend noch die seinerzeitigen Lohnverhältnisse bei der Leipzig-Dresdner Eisenbahn, so erhielt zum Beispiel

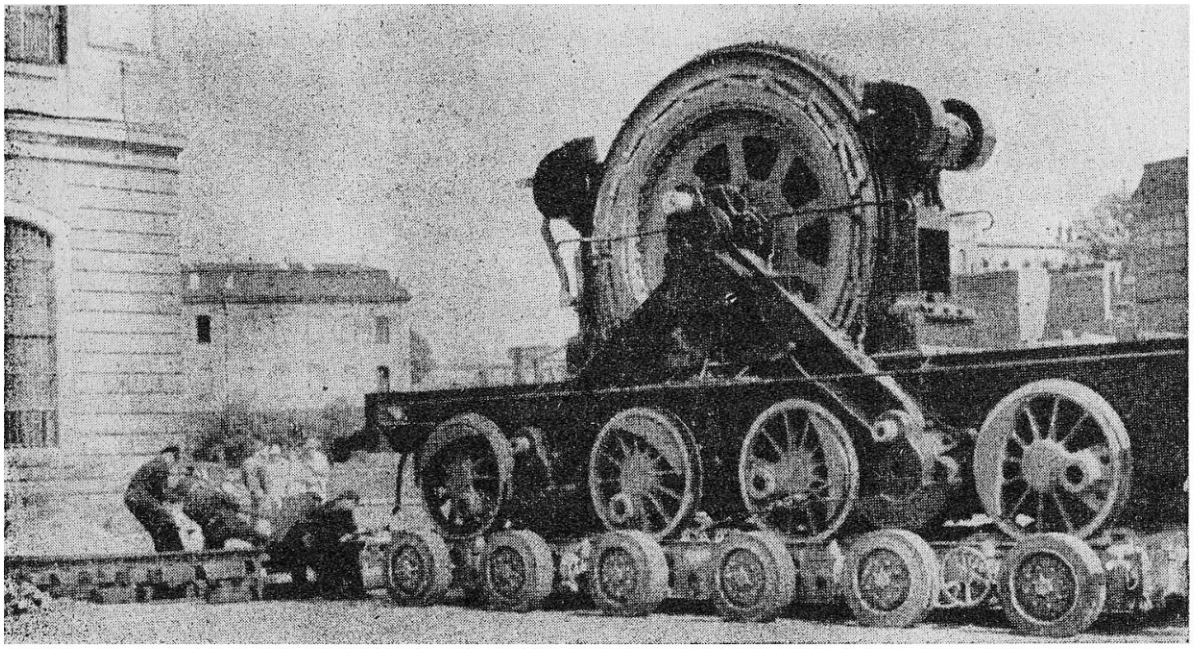
ein Weichenwärter 7,65 Mark pro Woche
ein Bahnhofsmaurer 9,69 Mark p. Woche
ein Bodenmeister 16,14 Mark pro Woche
ein Lokführer 25,20 Mark pro Woche
ein Heizer 9,69 Mark pro Woche
ein Zugschaffner 9,00 bis 10,50 Mark pro Woche und
ein Bahnwärter 6,84 Mark pro Woche.

Vergleichshalber dazu verdiente ein Maurer in Leipzig zu dieser Zeit 10,80 Mark pro Woche. Im allgemeinen lagen also die Löhne bei der Leipzig-Dresdner Eisenbahn – trotz der hohen Dividende – noch unter den damals üblichen Löhnen.

Hans-Joachim Pfaff

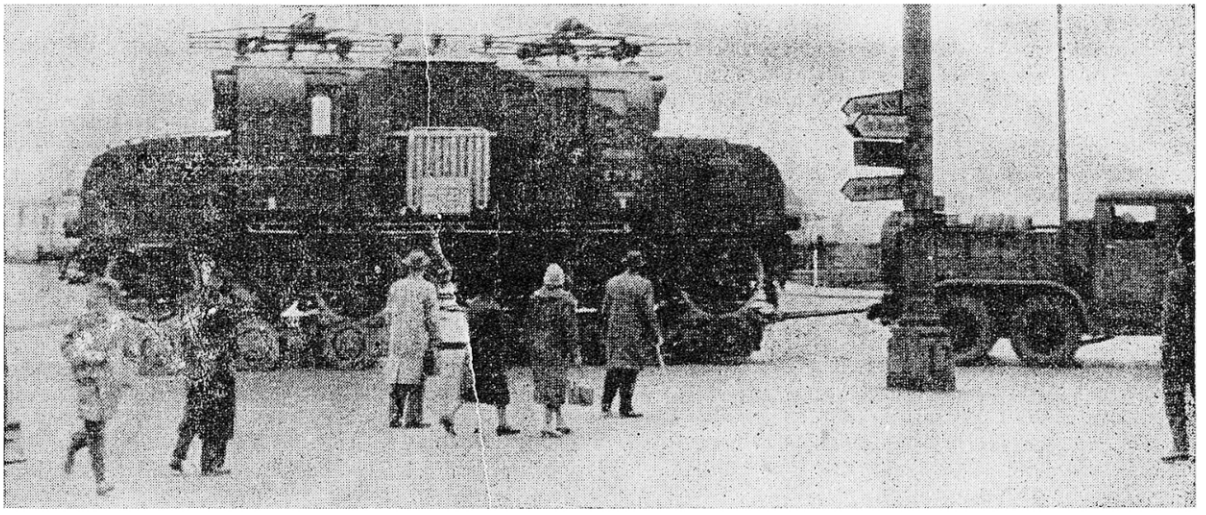
Die ersten elektrischen Lokomotiven in Dresden

Im Rahmen der Modernisierung der Zugförderungsmittel ist auch die Elektrifizierung der Strecken im Raum Dresden vorgesehen. Jedoch schon einige Zeit vorher hat Dresden seine ersten E-Loks erhalten. Im Heft 2/1962 wird der Transport der E 16 101 mit Hilfe von zwei 50-t-Einheitskränen der Deutschen Reichsbahn beschrieben. Heute möchte ich über den nicht weniger interessanten Transport zweier weiterer E-Loks, und zwar der E 50 42 und der E 71 30 berichten. Im Verkehrsmuseum Dresden sollten in der Fahrzeughalle beide Lokomotiven zur Aufstellung gebracht werden. Da das Museum jedoch in der Innenstadt Dresdens, zwischen Altmarkt und Brühlscher Terrasse liegt, besteht kein Gleisanschluß. Somit ist der Transport dieser immerhin 56 t und 65 t schweren Maschinen nur mit Schwerlastfahrzeugen möglich. Beide Lokomotiven wurden im RAW Dessau für die Zwecke des Verkehrsmuseums vorgerichtet. Die Baureihe der E 50 wurde für die Preußisch-Hessische Staatsbahn bzw. Deutsche Reichsbahn von 1917 bis 1924 für die schlesischen Gebirgsstrecken gebaut. Sie war



für den Reisezugdienst gedacht, bei einer Achsanordnung 1 D 1 und einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h. Der hochgelagerte Hauptmotor hat einen Durchmesser von 3,30 m, eine Leistung von 2400 kW/3260 PS, ein Gewicht von 27 t und ist neben der E 06 der größte Bahnmotor Europas. Die E 06 hatte fast gleiche Motoren. Das Gesamtgewicht betrug 110 t. Für die Aufstellung im Verkehrsmuseum baute man das gesamte Gehäuse mit Stromabnehmer, Transformator und alle sonstigen Armaturen ab, verkürzte den Rahmen um die Länge der Laufachsen, so daß nur ein Stück Rahmen mit den vier Treib- und Kuppelachsen sowie der Hauptmotor verblieben.

1961 wurde die Fahrzeughalle umgebaut und bei dieser Gelegenheit die E 50 42 aufgestellt. Mit Hilfe eines 80-t-Schwerlastfahrzeuges erfolgte die Überführung von Dresden-Hafen (Dessau–Dresden auf der Schiene geschleppt) zum fest in der Mitte der Halle verlegten Gleis im Verkehrsmuseum. Mit den Arbeitsgeräten des Hilfszuges erfolgte innerhalb der Halle ein Versetzen auf eine Seite durch eine Säulenreihe von 5 m Abstand (Reststück der Lok 10 m Länge). Hier war Millimeterarbeit trotz der 56 t erforderlich. Die etwa ein Jahr später angelieferte Lok E 71 30 wurde in ihrem Originalzustand belassen und ebenfalls mit einem 80-t-Schwerlastfahrzeug zugeführt. Da jedoch in der Halle schon zwei Fahrzeuge, die Muldenthal und ein Salonwagen, auf dem Mittelgleis standen und die E-Lok an letzte Stelle eingefahren werden sollte, war es erforderlich, die beiden Fahrzeuge herauszuziehen und auf entsprechende Schwerlastfahrzeuge abzusetzen. Eine weitere Schwierigkeit bestand darin, daß die Culemeyer-Fahrzeuge für die Lok Muldenthal (40 t Tragfähigkeit, 60 cm hoch), der Culemeyer für den Salonwagen (40 t Tragfähigkeit, 30 cm hoch) und der Culemeyer für die E-Lok wieder 60 cm hoch waren. Dadurch ergab sich mehrfacher Umbau der Anschlußrampe. Gleichzeitig trat der seltene Fall ein, daß drei Schwerlastfahrzeuge, beladen mit historischen Eisenbahnfahrzeugen, vor dem Verkehrsmuseum standen. An den entsprechenden Zuschauern und Fotografen hat es nicht gefehlt. Der schwierige Transport der E 71 30 bildete das Ende ihrer bewegten Vergangenheit.



Zuerst versah sie ihren Dienst auf den mitteldeutschen Strecken, zwischen Dessau, Bitterfeld und Leipzig. Anfang des zweiten Weltkrieges wurden alle E-Loks der Reihe E 71 nach Linz abgegeben. Gegen Kriegsende kam jedoch eine größere Anzahl zur Generalreparatur ins RAW Dessau.

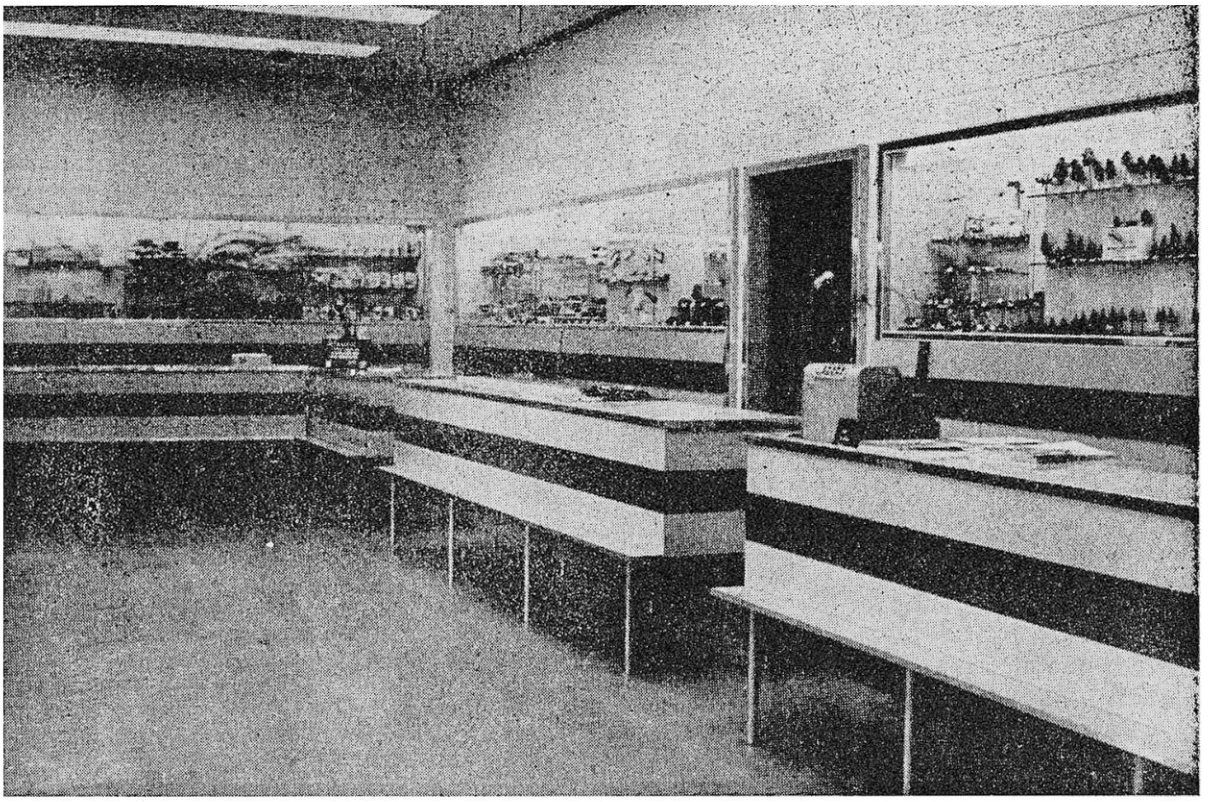
Am 8. Mai 1945 waren alle Loks fertig überholt abgeliefert und nach Österreich abgesandt, außer der E 71 30. Nach ihrer Fertigstellung kam sie nochmals im mitteldeutschen Raum zum Einsatz, um 1946 nach der Sowjetunion abgezogen zu werden. Bei der Übergabe der etwa 200 E-Loks von der Regierung der UdSSR an die Deutsche Reichsbahn war auch die E 71 30 mit dabei. Da sie als Einzelstück für eine Wiederaufarbeitung nicht in Frage kam, wurde sie für das Verkehrsmuseum zurückgestellt.

Nach der Überholung für den jetzigen Ausstellungszweck sieht man ihr die 50 Jahre kaum an. Vorläufig sollen im Verkehrsmuseum keine weiteren elektrischen Lokomotiven in Originalgröße zur Aufstellung kommen. **Arndt**

Mit der Kamera unterwegs

Viele fleißige Hände sind notwendig, um das im Heft 6/63 ausführlich beschriebene Hubschrauberspiel „Hubi" fertigzustellen. Interessieren Sie sich für dieses neue polytechnische, wertvolle Spielzeug, dann fragen Sie bitte in Ihrem Fachgeschäft nach.

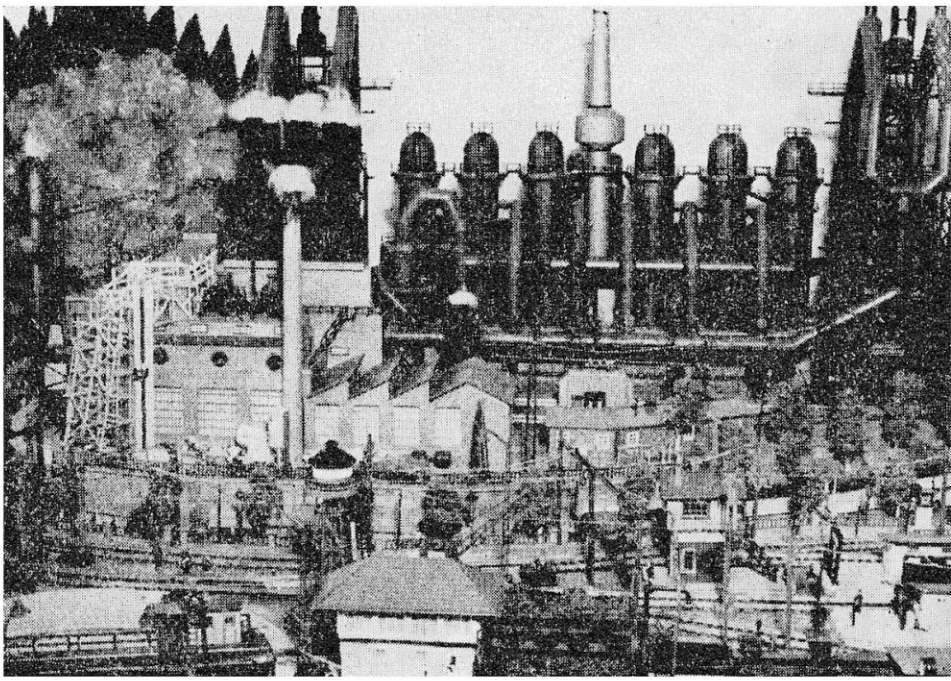
International bekannt und begehrt ist das Pilz-Gleismaterial, besonders interessant sind die Doppelkreuzweichen und die im 1. Halbjahr 1964 neu zu erwartenden Bogenweichen und 7,5° Modellweichen - Präzission und Qualität - das ist die Devise des Sebnitzer Betriebes.



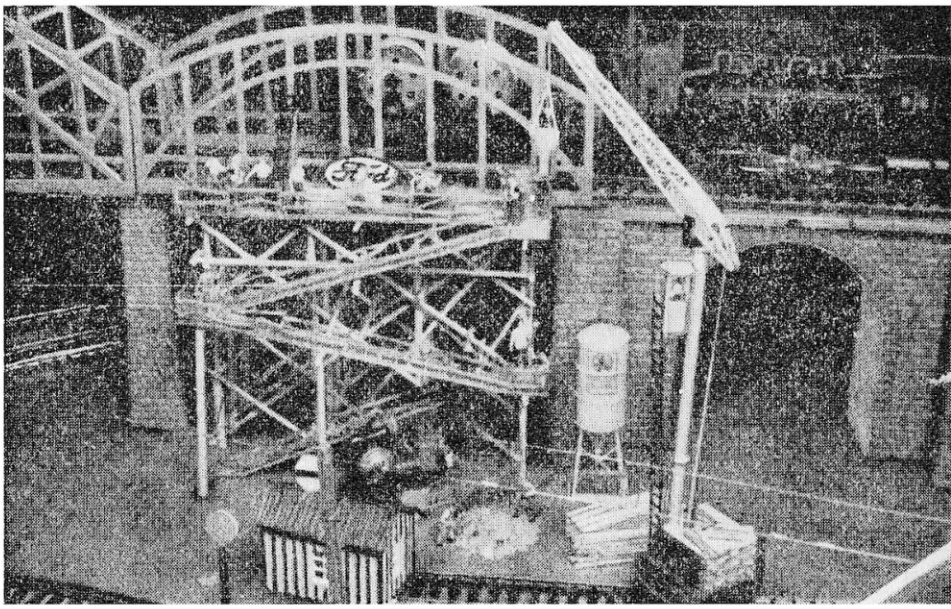
Der HO Kreisbetrieb Haushalt Technik, Dresden-Stadt weiß, daß Modelleisenbahnartikel nicht schlechthin nur am Rande mit gehandelt werden dürfen und richtete deshalb die Verkaufsstelle „Tecco" in Dresden A 1, Kreuzstr. 4, ein. Dieses gute Beispiel wird zur Nachahmung empfohlen.

ANLAGEN-MOTIVE

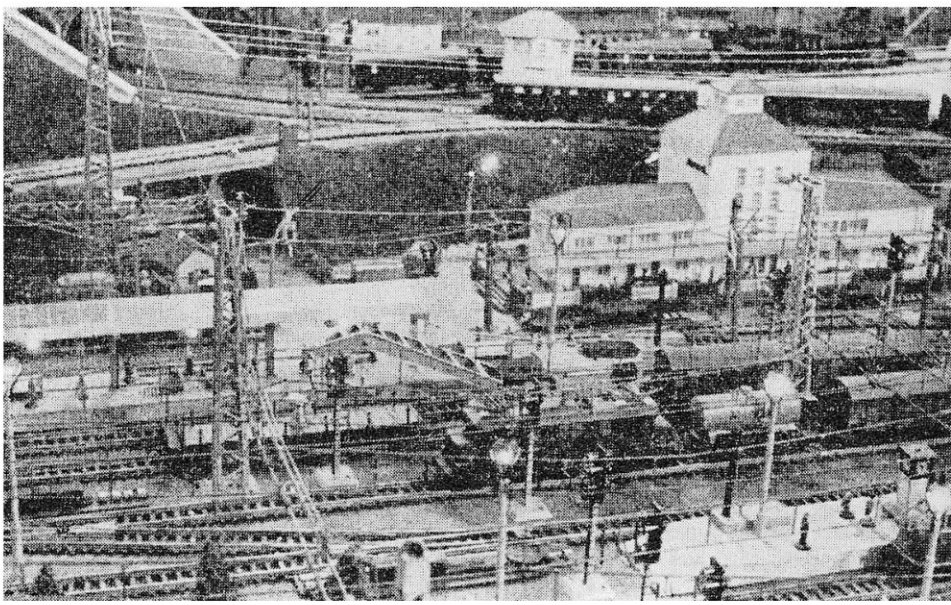
Neben dem hervorragend gestalteten Modell eines Hydrierwerkes und diversen Eisenbahnhochbauten befinden sich auf der Modellbahnanlage des Herrn Buddeberg, Dresden, ca. 1000 Miniaturfiguren. Für den Aufbau der 4,50 x 1,80 m großen Anlage benötigte der Erbauer 11 Jahre.

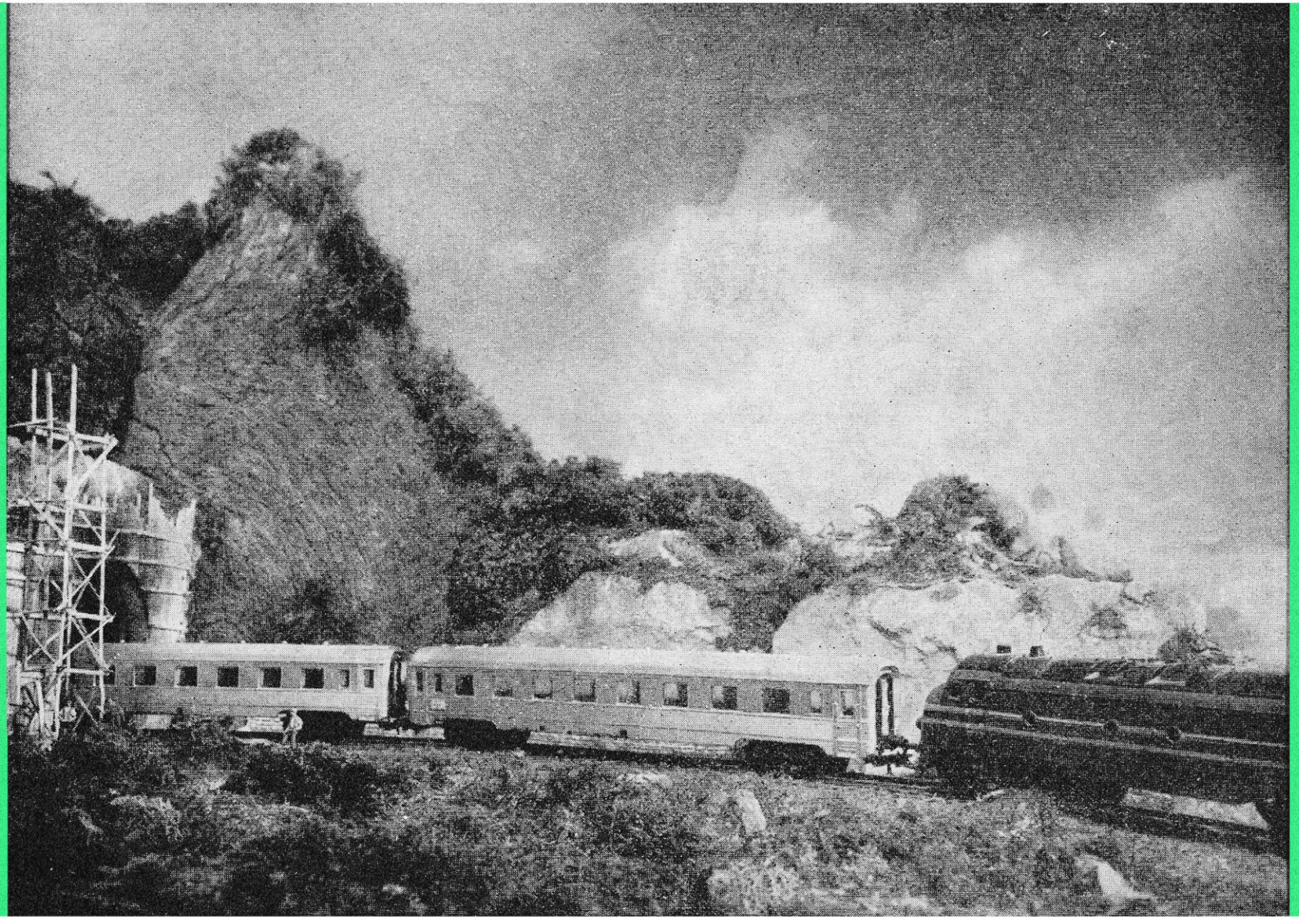


Es wurde Zeit, daß die große Modellbahnbrücke überholt wird, meint Herr Haraszti aus Budapest. Interessant ist der eigenwillige Aufbau des Baugerüstes.



Die „Elektrifizierung" ist eine Spezialität von Herrn Rychlick aus Roitsch bei Bitterfeld. Wir hoffen, daß recht bald ähnliche Turmmaste wie sie H. Rychlik verwendet, von der Industrie angeboten werden.





Eine belgische Diesellok mit französischen Inox - D - Zugwagen durchfährt ein reizvoll gestaltetes Gelände